

Дело C-308/23

Допълнение към преюдициалното запитване

Дата на постъпване в Съда:

1 август 2023 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Duisburg (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

21 юли 2023 г.

Ищец:

г-н YV

Ответник:

Mercedes-Benz Group AG

[...]

LANDGERICHT DUISBURG
(ОБЛАСТЕН СЪД ДУИСБУРГ, Германия)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

По дело със страни

г-н YV [...]

— ищец —

[...]

срещу

Mercedes-Benz Group AG, по-рано Daimler AG, [...] Щутгарт.

— ОТВЕТНИК —

[...]

На 21 юли 2023 г. първи граждански състав на Landgericht Duisburg [ориг. 2]

[...]

определи:

В допълнение към определението от 26 април 2023 г. към Съда на Европейския съюз следва да се отправи искане, в същия контекст, в който е отправено преюдициалното запитване в определение от 26 април 2023 г., да отговори и на следните допълнителни въпроси на основание член 267 ДФЕС:

10. Целят ли разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г., и по-специално член 18, параграф 1 и член 3, точка 36 от нея, също и да защитят отделния купувач на превозно средство от покупка на неотговарящо на изискванията на правото на Съюза превозно средство, което този купувач не би купил, ако знаеше, че то не отговаря на изискванията на правото на Съюза, тъй като при това положение нямаше да иска да го купи?
11. Независимо от отговора на предходния въпрос, дължен ли е съгласно правото на Съюза производител на превозно средство — който е нарушил разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. или приети въз основа на нея разпоредби на националното право, и по-специално е нарушил забраната за издаване на неверен сертификат за съответствие — във всички или поне в някои случаи изцяло да освободи купувача от последиците от покупката на превозното средство, което не отговаря на изискванията на правото на Съюза, и следователно при поискване да възстанови на купувача разходите за тази покупка евентуално срещу връщане на превозното средство и прехвърляне на правото на собственост върху него, след като се приспаднат всички ползи за купувача от закупуването му? Ако това е така само в някои случаи, кои са те?
[ориг. 3]
12. Ако на единадесетия въпрос следва да се отговори отрицателно или следва да се отговори положително само в някои случаи: съответства ли винаги на изискванията на правото на Съюза ограничаване на обезщетението — дължимо на купувач на превозно средство, което не отговаря на предвидените в правото на Съюза изисквания за емисиите на отработилите газове и/или характеристиките на системата за контрол на емисиите — до сумата, която купувачът е платил в повече за превозното средство, имайки предвид рисковете, свързани със забраненото

измервателно-коригиращо устройство, ако производителят просто поради небрежност е издал неверен сертификат за съответствие, съгласно който към датата на производството на превозното средство същото отговаря на всички правни актове? Ако това не винаги е така, в кои случаи това не е така?

13. При утвърдителен отговор на дванадесетия въпрос: съответства ли винаги на изискванията на правото на Съюза ограничаване на обезщетението — дължимо на купувач на превозно средство, което не отговаря на предвидените в правото на Съюза изисквания за емисиите на отработилите газове и/или характеристиките на системата за контрол на емисиите — до сумата, която този купувач е платил в повече за превозното средство, имайки предвид рисковете, свързани със забраненото измервателно-коригиращо устройство, и която обаче не може да надвишава 15 % от покупната цена, ако производителят просто по небрежност е издал неверен сертификат за съответствие, съгласно който към датата на производството превозното средство отговаря на всички правни актове? Ако това не винаги е така, в кои случаи това не е така?

I.

Фактите в разглеждания спор, които са от значение за преюдициалното запитване, са изложени в определението на запитващата юрисдикция от 26 април 2023 г., посочено в диспозитива на настоящото определение, както и от представената на Съда на Европейския съюз преписка 1 O 223/20 на Landgericht Duisburg (дело C-308/23). [ориг. 4]

II.

Мотивите за допълване на преюдициалните въпроси в посоченото определение с изложените в диспозитива десети и единадесети въпрос се съдържат в решенията от 26 юни 2023 г. (Via ZR 335/21, Via ZR 533/21 и Via ZR 1031/22) на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия), постановени след решението на Съда на Европейския съюз от 21 март 2023 г., Mercedes-Benz Group (C-100/21, EU:C:2023:229).

1.

Видно от посоченото определение от 26 април 2023 г., запитващата юрисдикция, също както Bundesgerichtshof (вж. по-специално решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21, т. 23), счита, че Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. съдържа забрана за издаване на неверен сертификат за съответствие за превозно средство по член 18, параграф 1 и член 3, точка 36 от посочената директива, като въз основа на посоченото решение на Съда на Европейския съюз от 21 март 2023 г. приема, че тази забрана има за цел да защити отделния купувач от

покупка на превозно средство, което не отговаря на изискванията на правото на Съюза.

Съображенията на Bundesgerichtshof в трите му решения, посочени в точка 1 по-горе, обаче карат запитващата юрисдикция да преразгледа по-задълбочено въпроса дали разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г., и по-специално например забраната за издаване на неверен сертификат за съответствие за превозно средство, целят и защита на отделния купувач по-конкретно от покупка на неотговарящо на изискванията на правото на Съюза превозно средство, което същият не би имал намерение да купи, ако е знаел фактическите обстоятелства и следователно не би го купил, т.е. защита и на правото му на икономическо самоопределяне, и по-специално на интереса му да не бъде принуден да поеме нежелано задължение.

Ако това е така, предявеното в настоящото дело от ищеца право на възстановяване на закупната цена срещу връщане на превозното средство и прехвърлянето [ориг. 5] на собствеността върху него, след като се приспадне стойността на получените ползи от превозното средство, е възможно на основание член 823, параграф 2 от BGB във връзка с приетия на основание Директива 2007/46/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. член 6, параграф 1 от EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (Наредба за типовото одобрение на ЕО на превозните средства, наричана по-нататък „EG-FGV“), ако не е така — само при утвърдителен отговор на формулирания в диспозитива седми въпрос поне за разглеждания случай или ако — което в настоящия случай при настоящото положение няма да е така — се установи противоречащо на добрите нрави умишлено увреждане на ищеца от страна на ответника (в последния случай Bundesgerichtshof потвърждава аналогично право, вж. например Bundesgerichtshof, решение от 25 май 2020 г., VI ZR 252/19).

Предявеното от ищеца право е налице на основание член 823, параграф 2 от BGB, ако разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. и съответно приетото въз основа на тази директива национално законодателство — в случая член 6, параграф 1 от EG-FGV — защитават отделния купувач на превозно средство — в случая това е ищецът — и по-конкретно от покупка на превозно средство, неотговарящо на изискванията на правото на Съюза, която същият не би имал намерение да извърши, ако е бил запознат с фактическите обстоятелства, и съответно е нямало да извърши, с други думи — ако разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. и съответно приетото въз основа на тази директива национално законодателство целят защита и на общата свобода на действие и като последица от нея — на правото на купувача, в случая ищеца, на икономическо самоопределяне, т.е. на интереса да не бъде принуден да поеме нежелано задължение, и то по такъв начин, че издаването — евентуално дори поради небрежност — на неверен сертификат за

съответствие да води до право на купувача да поиска от производителя възстановяване на разходите за покупката, по-специално на платената на производителя покупна цена, основано на правото в областта на правните последици от деликт (вж. по-специално Bundesgerichtshof, решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21, по-специално т. 20 и 23). Всъщност в този случай непреднамерената неизгодна покупка на превозното средство, разглеждана самостоятелно, попада в обхвата на защита на нарушения закон, т.е. в обхвата на това, от което нарушеният закон цели да защити купувача. Bundesgerichtshof счита, че това е условие за право на купувача спрямо производителя на превозното средство да бъде освободен от последиците от покупката на превозното средство в смисъл същата в крайна сметка да бъде изцяло отменена за купувача — в случая за ищеца — съгласно член 823, параграф 2 от BGB (вж. по-специално Bundesgerichtshof, решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21, по-специално т. 20). [ориг. 6]

Както и преди, Bundesgerichtshof счита, че разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. и на приетото въз основа на тази директива германско законодателство нямат такава защитна цел (вж. по-специално Bundesgerichtshof, решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21, т. 19, 24 и сл.). Този съд счита, че защитеният от правото на Съюза интерес се състои само в това сключването на договор за покупка на моторно превозно средство да не доведе до претърпяване на имуществена вреда по смисъла на хипотезата за разликата поради нарушение от страна на производителя на превозното средство на европейското право в областта на отработилите газове (Bundesgerichtshof, пак там, т. 32). Според Bundesgerichtshof обаче защитата съгласно правото на Съюза не обхваща интереса на купувача да не е обвързан от договора (Bundesgerichtshof, пак там, т. 19).

Поради това Bundesgerichtshof не признава право на купувача на превозно средство на възстановяване на разходите за покупката на превозното средство — евентуално срещу връщането на превозното средство и прехвърлянето на правото на собственост върху него, след като се приспадне стойността на други ползи, получени в резултат на закупуването му — въз основа само на нарушение на разпоредбите на посочената директива във връзка с член 6 и член 27, параграф 1 от EG-FGV и член 823, параграф 2 от BGB, както ищецът предявява пред него (стр. 2 от искова молба от 18 август 2020 г., стр. 2 от делото, стр. 1 от жалбата от 23 май 2022 г., стр. 729 от делото, стр. 1 от жалбата от 17 февруари 2023 г., стр. 820/124 и сл. от делото), а само право на възстановяване на евентуално подлежаща на установяване вреда, представляваща разликата, която се получава чрез сравняване на имущественото положение след събитието, довело до възникването на отговорността, с имущественото положение, което щеше да съществува, ако не беше настъпило това събитие (вж. по-специално Bundesgerichtshof, решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21, т. 40).

Bundesgerichtshof счита за подлежаща на обезщетяване вреда за нарушение на разпоредбите на посочената директива във връзка с член 6 и член 27, параграф 1 от EG-FGV и член 823, параграф 2 от BGB — само — сумата, която с оглед на свързаните със забраненото измервателно-коригиращо устройство рискове представлява оскъпяване за купувача на предмета на покупката (Bundesgerichtshof, решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21, т. 40), като ограничава това право до не по-малко от 5 % от покупната цена и не повече от 15 % от покупната цена (Bundesgerichtshof, пак там, т. 73 и 75).

В това отношение Bundesgerichtshof посочва, че съгласно решението на Съда на Европейския съюз от 21 март 2023 г., Mercedes-Benz Group (C-100/21, EU:C:2023:229) [ориг. 7] правото на Съюза не изисква купувачът на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство, да бъде третиран така, както ако не е сключвал договора за покупка, т.е. интересът от прекратяването с обратно действие на договора за покупка да следва да се включи в материалния обхват на предоставяната с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV защита (Bundesgerichtshof, решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21, т. 23).

Въпреки това от посоченото решение на Съда на Европейския съюз от 21 март 2023 г. запитващата юрисдикция не възприема никакви съображения относно това дали разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. имат за цел да защитават отделния купувач по-конкретно и от покупка на превозно средство, неотговарящо на изискванията на правото на Съюза, която същият не би имал намерение да извърши, ако е бил запознат с фактическите обстоятелства и съответно е нямало да извърши, т.е. дали в това отношение се цели и защита на свободата му на взимане на решения, и поради това изискват, в случай на нарушение от страна на производителя на разпоредбите на посочената директива и на приетото въз основа на нея национално законодателство — по-специално в случай на нарушение на забраната за издаване на неверен сертификат за съответствие — да се предостави право на купувача да бъде изцяло освободен от последиците от договора, сключен въз основа на нарушение, т.е. доколкото е поискано, да се възстановят разходите за покупката на превозното средство — евентуално срещу връщането му и прехвърлянето на правото на собственост върху него и след приспадане на стойността на други ползи, получени в резултат на закупуването му, както е поискано от ищеца в настоящото дело.

Ето защо запитващата юрисдикция счита, че в съответствие с член 267 ДФЕС е необходимо да отпрати до Съда на Европейския съюз и формулирания в диспозитива допълнителен десети въпрос с молба за отговор.

2.

Независимо от горното обаче запитващата юрисдикция не изключва възможността правото на Съюза, и по-специално принципът на ефективност, посочен в решението на Съда на Европейския съюз от 21 март 2023 г. (т. 93), да изисква, когато производителят — в случая ответникът — е издал сертификат за съответствие, който невярно удостоверява съответствието на превозното средство с всички правни актове към датата на производството му, на купувача на превозно средство — в случая ищеца — да се признае право на възстановяване на разходите за покупката на превозното средство **[ориг. 8]** срещу връщането му и след приспадане на ползите, получени от него.

От друга страна, в такъв случай е възможно да се признае и само право на възстановяване на сумата на настъпилото за купувача намаление на имуществото, като обаче купувачът получава само парична сума и трябва да задържи превозното средство. Ако производителят не е действал умишлено и не е причинил умишлено вреда на купувача в противоречие с добрите нрави или не го е измамил, Bundesgerichtshof признава на купувача само такова право, чийто размер освен това ограничава (подробно Bundesgerichtshof, решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21).

Запитващата юрисдикция счита, че при всички положения е възможно правото на Съюза, по-специално като се вземе предвид принципът на ефективност, да изисква да се предостави на ищеца право спрямо производителя да бъде освободен изцяло от покупката на превозното средство, т.е. да му се възстановят разходите за покупката на превозното средство — евентуално срещу връщането му и прехвърлянето на правото на собственост върху него след приспадане на стойността на други ползи, получени в резултат на закупуването му — когато защитеният от правото на Съюза интерес се състои само в това сключването на договор за покупка на превозно средство да не доведе до претърпяване на имуществена вреда поради нарушение от страна на производителя на превозното средство на разпоредбите на правото на Съюза в областта на емисиите на отработилите газове. На още по-силно основание тя счита това за възможно, ако разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. имат за цел и защитата на свободата на взимане на решения на отделния купувач на превозно средство в изложения в точка 1 по-горе смисъл.

В крайна сметка право с такова съдържание лесно може да се установи и освен това при всички положения размерът му по принцип може много точно да се определи без експертиза; трябва да се оцени само очакваният общ пробег, който следва да се вземе предвид при изчислението на компенсацията за ползи, което обаче не е много трудно.

То предоставя цялостна защита на купувача на превозното средство от недостатъците на последното, тъй като всички негови недостатъци подлежат на компенсация.

Запитващата юрисдикция не счита, че „санкцията“ в такъв иск за обезщетение за вреди е неподходяща или непропорционална, тъй като производителят на превозното средство е отговорен само за неблагоприятните последици за купувача и получава обратно ползите, които купувачът е извлякъл от покупката на превозното средство — било чрез връщането му и прехвърлянето на правото на собственост върху него, било чрез приспадане на стойността на други [ориг. 9] получени ползи. Впоследствие, ако е технически възможно, той може да приведе превозното средство в задоволително състояние и отново да го продаде и следователно да намали загубата си в резултат на правното нарушение.

От друга страна, право на възстановяване единствено на сумата на разликата в имуществото, получена в резултат от икономически неизгодната покупка на превозно средство, което не отговаря на изискванията на правото на Съюза, е в ущърб на купувача на превозното средство. Такъв би бил случаят по-специално ако за подлежаща на възстановяване вреда се счита само сумата, която с оглед на свързаните със забраненото измервателно-коригиращо устройство рискове представлява оскъпяване за купувача на превозното средство (вж. *Bundesgerichtshof*, решение от 26 юни 2023 г., *Via ZR 335/21*, т. 40).

По-специално когато не е ясно дали в бъдеще превозното средство ще бъде спряно от движение поради това, че не отговаря на изискванията на правото на Съюза, определянето на размера на последно посочената сума без скъпоструваща експертиза е трудно и в действителност, поне когато размерът на разликата в имуществото е спорен. Ако, както *Bundesgerichtshof* (решение от 26 юни 2023 г., *Via ZR 335/21*), т. 42 *in fine* и 76, изчисляването на разликата в имуществото се основава единствено на датата на сключването на договора, никога няма да е сигурно дали — от гледна точка на референтната за определянето на размера на вредата дата — превозното средство няма да бъде спряно от движение. Такава несигурност обаче може да е налице още дори на датата на последното съдебно заседание. Следователно тя може да е от значение при определянето на размера на вредата дори ако, независимо от практиката на *Bundesgerichtshof*, определянето на размера на вредата се основава на датата на последното съдебно заседание.

Тази гледна точка поражда съмнения дали в противоречие с правото на Съюза купувачът на превозно средство, което по отношение на емисиите си на отработилите газове и/или системата си за контрол на емисиите не отговаря на изискванията на правото на Съюза, не е прекомерно затруднен да получи подходящо обезщетение за вредите си поради ограничаване на правото му спрямо производителя на превозното средство, нарушил разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г., само до право на възстановяване на размера на настъпилото поради покупката на превозното средство намаляване на

имуществото му (вж. решение на Съда на Европейския съюз от 21 март 2023 г., Mercedes-Benz Group (C-100/21, EU:C:2023:229, т. 93). [ориг. 10]

При по-задълбочен анализ става ясно, че не съществуват насоки за определянето на размера на право на обезщетение за вреди с такова съдържание. Всъщност разликата в имуществото трудно може да бъде надеждно изчислена, тъй като не е ясно как ще се развият нещата в бъдеще, т.е. как ще реагират органите и какви технически възможности ще се намерят за отстраняването на евентуално (още) съществуващите забранени системи за изключване или управление и на неблагоприятните ефекти от промяната в конфигурацията на системата за управление на превозното средство. Такъв е по-специално случаят, когато в съответствие със съображенията на Bundesgerichtshof в решението му от 26 юни 2023 г. (Via ZR 335/21), точка 42 in fine и точка 76, за определянето на размера на подлежащата на възстановяване разлика в имуществото следва да е релевантно сравнението на имуществото въз основа само на датата на сключването на договора, също така обаче и когато в това отношение се взема предвид датата на последното заседание, доколкото по отношение на съответното превозно средство по-нататъшното развитие е още несигурно, тъй като напр. не е ясно дали ще бъде разпоредено спирането му от движение или ще бъдат необходими някакви технически мерки, които евентуално могат да са свързани с други неблагоприятни последици.

Противно на посоченото от Bundesgerichtshof (пак там, т. 78) без конкретна обосновка, в случай на спор размерът на разликата в имуществото трудно може да се определи без експертиза, а несигурността, която може да бъде преодоляна в по-голяма или по-малка степен само чрез оценка на вредите, трудно може да бъде избегната дори след получаване на експертиза. При всички положения съдията, който разглежда делото, както може би и повечето от колегите му, не притежава експертни познания дори само да започне извършването на надлежна оценка на „разликата, която представлява вреда“ съгласно определените от Bundesgerichtshof (пак там, т. 76) критерии. Той няма технически познания и не познава практиката на органите по одобряването на моторни превозни средства, поради което не може въз основа на собствените си експертни познания да започне извършването на оценка на критериите, които Bundesgerichtshof (пак там, т. 76) счита за релевантни, а именно свързаните с използването на забранено измервателно-коригиращо устройство неблагоприятни последици, по-специално риска от разпореждания на административните органи, обхвата на възможните ограничения в експлоатацията и вероятността да настъпят такива ограничения с оглед на обстоятелствата по конкретния случай, още по-малко въз основа на датата на сключването на договора. Това важи с още по-голяма сила, когато техническите факти, на които се основава оценката на вредите, са спорни. Останалите членове на съдебния състав също нямат специализирани технически познания и, доколкото е известно на настоящия едноличен съдебен състав, също не познават задълбочено практиката на органите по одобряването. Съдията, който разглежда делото, не би могъл да

знае, че някой от съдиите от Landgericht Duisburg е техник и притежава необходимите експертни познания за преценка на разглежданите в случая въпроси. [...] [ориг. 11]

Освен това поради липсата на собствени експертни познания едноличният състав не може и многочленният състав също не може без участието на експерти да извърши оценка на считаната от Bundesgerichtshof (пак там, т. 77) за релевантна за определянето на размера на правото на обезщетение за вреди тежест на конкретното нарушение на правото, на което се основава отговорността, по отношение на преследваната от правото на Съюза цел за спазване на определени гранични стойности на емисиите. Всъщност без скъпоструващи, основани на измервания експертни консултации, съдебният състав не може да започне установяването или дори само оценката на нивата на емисиите от превозното средство в резултат от нарушението на правото и при липсата на нарушение на правото.

Допълнително утежняващо е обстоятелството, че неблагоприятните последици от промяна на конфигурацията на системата за управление на превозното средство с цел преодоляване на незаконосъобразността на превозното средство многократно са изтъквани от ищците — също и в случая (в частност стр. 31 от исковата молба, стр. 32 от делото) — и впоследствие обикновено са оспорвани от производителите на превозни средства — и в този случай ответникът твърди, че превозното средство не е загубило стойност поради твърдените недостатъци и експлоатационният му срок не е намален (стр. 46 от отговора на исковата молба, стр. 266 от делото), което включва и оспорването на намаляването на стойността поради вече направената актуализация на софтуера (стр. 15 от жалбата на ответника от 14 юли 2022 г., стр. 785 от делото), на компетентния в настоящия случай едноличен състав не е известен нито един случай, в който производителят е признал твърдените от ищеца неблагоприятни последици от промяна на конфигурацията на системата за управление на превозното средство с цел преодоляване на незаконосъобразността на превозното средство — поради което и за целите на установяването им е необходимо да се изискат евентуално много скъпи експертизи, които задължително следва да се вземат предвид при изчислението на разликата в имуществото.

Съгласно германското гражданскопроцесуално право, когато ищецът носи тежестта на доказване, експертизите се плащат авансово от ищеца — нещо, което ищец, който не е сключил съответна застраховка за правни разноски, не може или поне не може лесно да направи. Дори ищец, който няма застраховка за правни разноски, да би могъл да направи авансовото плащане за необходимата експертиза, той може би би се въздържал от това с мотива „не си струва“, тъй като евентуално обезщетението, което може допълнително да се получи, не е толкова голямо, че да си струва рискът от авансово плащане на разноски за експертиза в размер на средно поне четири цифрено число в евро, като се имат предвид процесуалните рискове (риск от пълна или частична невъзможност да се представят доказателства). Това е

така по-специално като се вземе предвид практиката на Bundesgerichtshof, съгласно която обезщетението, което може допълнително да се получи, при всички положения възлиза на 15 % от покупната цена (горна граница) - 5 % от покупната цена (долна граница) = 10 % [ориг. 12] от покупната цена. Съществуват опасения, че голям брой купувачи на превозни средства, които не отговарят на изискванията на правото на Съюза относно емисиите на отработилите газове и системата за контрол на емисиите, ще се въздържат от предявяването на пълно възстановяване на намалението на имуществото, на което имат право съгласно съображенията на Bundesgerichtshof, просто заради разноските, респ. при всички положения няма да настояват за необходимото събиране на доказателства в това отношение, което в крайна сметка ще доведе до същото.

Този проблем се преодолява лесно, като размерът на правото на купувача на обезщетение за вреди се определи като възстановяване на разходите за придобиване, евентуално намалени със стойността на получените ползи и срещу връщане на превозното средство.

Освен това според запитващата юрисдикция при предоставянето единствено на право на възстановяване само на подлежаща на определяне по размер разлика в имуществото, която само може да се прецени и в действителност не може да бъде надлежно установена, съществува опасност в крайна сметка купувачът да не получи подходящо обезщетение за вреди поради недостатъчни възможности за определянето му.

Ако, както Bundesgerichtshof счита, за релевантна за изчислението на намалението на имуществото дата се приеме датата на сключването на договора, в краен случай за купувача на превозното средство е възможно превозното средство да бъде спряно от движение в рамките на един месец след покупката му, но поради това той да не получи напр. обезщетение за вреди от почти 100 % от покупната цена, а значително по-малко обезщетение за вреди, съгласно практиката на Bundesgerichtshof (решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21) — не повече от 15 % от покупната цена. Напълно възможни са и съществуват опасения и за по-вероятни случаи на „неправилна преценка“, в резултат от която купувачът да не получи наистина подходящо обезщетение за вреди.

Дори да се вземе предвид датата на последното съдебно заседание, е възможно — макар и в не толкова крайни случаи като в примера по-горе — по-ниско обезщетение. Всъщност за купувача на превозното средство е възможно то да бъде спряно от движение месец след последното съдебно заседание, поради което настъпилото за него намаление на имуществото му ще бъде по-голямо от оцененото към датата на последното съдебно заседание намаление на имуществото; това е така по-специално когато обезщетението за вреди следва да се ограничи до 15 % от покупната цена. И в това отношение са възможни и съществуват опасения за почти

неограничен брой други случаи на неправилна преценка, от която следва неподходящо обезщетение на купувача на превозното средство. **[ориг. 13]**

Както следва от изложеното по-горе, запитващата юрисдикция има съмнения по-специално по отношение на съображенията на Bundesgerichtshof относно горната граница на подлежащите на оценка вреди, която трябва да е 15 % от покупната цена: за запитващата юрисдикция изглежда съвсем очевидно, че с подобно ограничение на правото на обезщетение за вреди за една част от купувачите на превозни средства, които нарушават европейските разпоредби в областта на отработилите газове, става — в противоречие с изискванията на правото на Съюза — невъзможно да получат подходящо обезщетение за вреди, тъй като в действителност вредите им възлизат на повече от 15 % от покупната цена. За запитващата юрисдикция няма причина, поради която разликата в имуществото непременно да се ограничи до не повече от този дял от покупната цена (Bundesgerichtshof, пак там, т. 73 и 75).

По същите съображения запитващата юрисдикция счита, че най-малкото е възможно — изцяло независимо от горната граница на подлежащата на възстановяване сума от 15 % от покупната цена — с ограничаването на правото на обезщетение за вреди до сумата, която с оглед на свързаните със забраненото измервателно-коригиращо устройство рискове представлява оскъпяване за купувача на превозното средство (вж. Bundesgerichtshof, решение от 26 юни 2023 г., Via ZR 335/21, т. 40), за част от купувачите на превозни средства, които нарушават европейските разпоредби в областта на отработилите газове, става — в противоречие с изискванията на правото на Съюза — невъзможно да получат подходящо обезщетение за вредите, тъй като в действителност вредите им са по-големи от тази сума.

Съществуващият от тази гледна точка риск от получаване на евентуално пониско обезщетение също може лесно да се избегне, като размерът на правото на купувача да иска от производителя на превозно средство, което не отговаря на изискванията на правото на Съюза, обезщетение за вреди се определи, доколкото е поискано, като възстановяване на разходите на купувача за покупката на превозното средство — евентуално срещу предаване и прехвърляне на правото на собственост върху превозното средство и приспадане на други получени от покупката ползи.

Следователно запитващата юрисдикция има съмнения дали ограничаването на правото на обезщетение за вреди на купувача на превозно средство, което не отговаря на изискванията на правото на Съюза, спрямо производителя му, които е нарушил разпоредбите на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г., до право на възстановяване на разликата в имуществото, която следва да се определи по размер, е в съответствие с правото на Съюза, особено когато максималният размер на разликата, която подлежи на възстановяване в това отношение, е ограничен от Bundesgerichtshof в многократно цитираното по-горе решение от 26 юни

2023 г. (Via ZR [ориг. 14] 335/21). По този въпрос обаче следва да се произнесе Съдът на Европейския съюз, а не запитващата юрисдикция (член 267 ДФЕС).

Запитващата юрисдикция също така не е компетентна (член 267 ДФЕС) да прецени до каква степен защитата на потребителите съгласно правото на Съюза — ищецът, доколкото е видно при настоящото положение, е потребител — забранява ограничаване на правото на купувач на превозно средство, което не отговаря на изискванията на правото на Съюза, на иск за възстановяване на разликата в имуществото, получена в резултат на неизгодна покупка.

3.

Ето защо на основание член 267 ДФЕС делото следва да се изпрати на Съда на Европейския съюз с искане да се произнесе и по формулираните в диспозитива въпроси десет—тринадесет.

Това е така, тъй като отговорът им е от значение за по-нататъшното разглеждане и произнасяне по настоящия спор. Ищецът иска възстановяване на покупната цена срещу компенсация за ползите, което съгласно разбирането на Bundesgerichtshof за съдържанието на правото на Съюза не може да му бъде присъдено на основание член 823, параграф 2 от BGB.

Следователно само ако на поне един от формулираните в диспозитива десети и единадесети въпрос следва да се отговори утвърдително, най-малкото за неговия случай, на ищеца ще се присъди исканото от него, докато в противен случай при всички положения не може да му се присъди това, което иска. Ако на дванадесети и, при условията на евентуалност, на тринадесети въпрос следва да се отговори утвърдително за неговия случай, правото, което следва да му се присъди се намалява допълнително съгласно практиката на Bundesgerichtshof. Всъщност след повторно преразглеждане, поне при настоящото положение, не съществуват доказателства за умишлено нарушение на правото от страна на ответника с оглед на посочения от запитващата юрисдикция в определението от 26 април 2023 г. довод на ответника и на посочените в същото определение противоречиви последици от разглежданите в случая схеми за различните емисии от превозното средство. Тези противоречиви последици са причинени по-специално и от контролера за отварянето и затварянето на жалюзите на радиатора и произтичащото от това въздействие върху охлаждането на двигателя. [ориг. 15]

[подпис]