

Дело C-308/23

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

17 май 2023 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Duisburg (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

26 април 2023 г.

Ищец:

YV

Ответник:

Mercedes-Benz Group AG

Предмет на главното производство

Тълкуване на Регламент (ЕО) № 715/2007 във връзка със забранени измервателно-коригиращи устройства и манипулации на изпитвателните стендове при леки автомобили с дизелови двигатели.

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Тълкуване на правото на Съюза, член 267 ДФЕС, по-специално

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) (наричан по-нататък „Регламент № 715/2007“)

Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните

превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 2007 г., стр. 1) (наричана по-нататък „Директива 2007/46“).

Преюдициални въпроси

1. Може ли устройство в превозно средство — реагиращо на температурата, скоростта на превозното средство, честотата на въртене на двигателя, предавката от предавателната кутия, разреждането в колектора или всеки друг параметър, целящ да модулира, в зависимост от отчетените данни от това устройство, параметрите на горивния процес в двигателя — да намали ефективността на системата за регулиране (контрол) на емисиите по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 и следователно да представлява измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 дори когато, макар че в резултат на модулирането на параметрите на горивния процес, произтичащо въз основа на отчетените чрез устройството данни, се увеличават емисиите на дадено вредно вещество, например азотните оксиди, същевременно все пак се намаляват емисиите на едно или повече други вредни вещества като прахови частици, въглеродороди, въглероден оксид и/или въглероден диоксид?

2. При утвърдителен отговор на първия въпрос: при какви условия разглежданото в този случай устройство представлява измервателно-коригиращо устройство?

3. Може ли превключвателно или контролно устройство в превозно средство, което, въпреки че в резултат на извършеното от него модулиране на параметрите на горивния процес, произтичащо въз основа на отчетените чрез него данни, увеличава емисиите на дадено вредно вещество, например азотните оксиди, като същевременно все пак намалява емисиите на едно или повече други вредни вещества като прахови частици, въглеродороди, въглероден оксид и/или въглероден диоксид, да е забранено съгласно европейското право по други съображения, различни от тези, свързани с наличието на измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007?

4. При утвърдителен отговор на третия въпрос: при какви условия това е така?

5. При утвърдителен отговор на първия въпрос: разрешено ли е съгласно член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент № 715/2007 измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от този регламент дори ако макар необходимостта от това устройство да не е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария, тя все пак е оправдана с оглед осигуряване на безопасното управление на превозното средство?

6. При утвърдителен отговор на първия въпрос: следва ли да се смята, че разпоредбите на националното право — които възлагат на купувача на превозно средство изцяло тежестта да докаже, че е налице измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 и също така, че не са налице обстоятелства, въз основа на които измервателно-коригиращо устройство в горния смисъл, чието съществуване следва да бъде установено, по изключение е разрешено на основание член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент № 715/2007, без производителят на превозното средство да е задължен да предостави информация по този въпрос на етапа на събиране на доказателства — противоречат на посочените в решение на Съда от 21 март 2023 г. (Mercedes-Benz Group, C-100/21, EU:C:2023:229) член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46, доколкото от последните разпоредби следва, че купувачът на превозно средство има право на обезщетение от производителя, когато в него е инсталирано забранено измервателно-коригиращо устройство (вж. т. 91 и 93 от посоченото решение)?

7. При утвърдителен отговор на шестия въпрос: как европейското право предвижда да бъде разпределена тежестта на доказване в правен спор между купувача на превозно средство и неговия производител относно правото на обезщетение, което първият може да търси от втория, що се отнася до наличието на измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 и за наличието на обстоятелства, при които по изключение на основание член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент № 715/2007 се разрешава наличието на такова устройство? Имат ли страните улеснения при доказването или и задължения, и ако да, какви? В случай че са налице задължения: какви са последиците от неспазването им?

8. При утвърдителен отговор на третия въпрос: следва ли да се смята, че разпоредби на националното право — които възлагат на купувача на превозно средство цялата тежест да докаже, че е налице забранено превключвателно, съответно контролно устройство, което не следва да се класифицира като измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, но е забранено на друго основание, без производителят на превозното средство да е задължен да предостави информация по този въпрос на етапа на събиране на доказателства — противоречат на посочените в решение на Съда от 21 март 2023 г. (Mercedes-Benz Group, C-100/21, EU:C:2023:229) член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46, доколкото от последните разпоредби следва, че купувачът на превозно средство има право на обезщетение от производителя му, когато в него е инсталирано забранено превключвателно, съответно контролно устройство (вж. т. 91 и 93 от посоченото решение)?

9. При утвърдителен отговор на осмия въпрос: как европейското право предвижда да бъде разпределяна тежестта на доказване в правен спор между купувача на превозно средство и неговия производител във връзка с правото на обезщетение, което първият може да търси от срещу втория, при наличие на забранено превключвателно, съответно контролно устройство от посочения в осми въпрос вид? Имат ли страните улеснения при доказването или и задължения, и ако да, какви? В случай че са налице задължения: какви са последиците от неспазването им?

Посочени разпоредби на правото на Съюза

ДФЕС, по-специално член 267 и член 67, параграфи 1 и 4

Регламент № 715/2007, по-специално член 3, точка 10 и член 5, параграф 2, второ изречение, буква а)

Директива 2007/46, по-специално член 18, параграф 1, член 26, параграф 1, член 46 и член 3, точка 3б

Посочени национални разпоредби

Bürgerliches Gesetzbuch (Граждански кодекс, наричан по-нататък „BGB“)

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Наредба относно типовото одобрение на ЕО на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (наричана по-нататък „EG-FGV“)

Фактите и производството

- 1 Ищецът иска обезщетение за вреди във връзка с т. нар. „дизелов скандал“.
- 2 Въз основа на поръчка от 14 септември 2016 г., направена при продавач, различен от ответника, ищецът купува автомобил, марка Mercedes Benz (Mercedes E 220 BlueTec) (наричан по-нататък „спорното превозно средство“).
- 3 Автомобилът е оборудван с двигател тип OM 651, който трябва да изпълнява изискванията на нормата за емисии Евро 6. Този двигател, както и автомобилът на ищеца, са разработени от ответника. Освен това превозното средство има система със селективна каталитична редуция (наричана по-нататък „система SCR“) за последваща обработка на отработилите газове.

- 4 Ищецът по същество иска ответникът да бъде осъден да му заплати 21 841,66 евро, заедно с лихвите, като в замяна на това той заявява, че ще прехвърли правото на собственост и ще предаде държането на спорното превозно средство. Ответникът моли искът да бъде отхвърлен.

Доводи на ищеца

- 5 Ищецът изтъква по-специално, че ответникът умишлено и в противоречие с добрите нрави го е увредил и го е измамил. Освен това той имал право на иск срещу ответника на основание член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 6, параграф 1 и член 27 от EG-FGV, член 5 от Регламент № 715/2007 и разпоредбите на Директива 2007/46. Това било така, защото в противоречие със сертификата за съответствие неговият автомобил не съответствало на действащото право на Европейския съюз.
- 6 Спорното превозно средство имало поне едно незаконно измервателно-коригиращо устройство. То разпознавало дали се намира на изпитвателния стенд или в нормален работен режим и контролирало съответно последващата обработка на отработилите газове. Спорното превозно средство разполагало със сработващо в зависимост от температурата коригиращо-измервателно устройство, реагиращо на външната температура. Освен това то различавало цикъла на изпитване съгласно NEDC (Нов европейски цикъл на движение) от нормалните условия на шофиране.
- 7 Въз основа на разпознаваните различни условия на експлоатация чрез системата за управление на двигателя активно се включвала или изключвала системата за последваща обработка на емисиите. Измервателно-коригиращите устройства служели само за спазването на граничните стойности на емисиите при условията на изпитване за получаването на типово одобрение, по-специално чрез модулиране на степента на рециркулация на отработилите газове
- 8 Работата на дизеловия двигател, с който е оборудвано спорното превозно средство, се контролирала от софтуер, който ползвал данните от измерването на външната температура.
- 9 На изпитвателния стенд температурата била между 20° C и 30° C. При по-висока или по-ниска външна температура отколкото в изпитвателната клетка рециркулацията на отработилите газове намалявала, респ. дори спирала (термичен прозорец или сработващо в зависимост от температурата коригиращо-измервателно устройство). Следователно в нормален режим на работа спорното превозно средство имало значително по-високи емисии азотен оксид от посоченото от ответника за това превозно средство в серийно производство.
- 10 Освен това на изпитвателния стенд в спорното превозно средство се активирало т. нар. „регулиране на изискваната температура на охлаждащата

течност“. По този начин се гарантирало, че при разпознаване на NEDC двигателят изкуствено щял да се поддържа по-студен, отколкото при нормални условия на експлоатация и следователно щели да се спазят граничните стойности за азотните оксиди. При нормална експлоатация на пътя обаче тази функция не била активна, поради което посочените гранични стойности щели да бъдат превишавани.

- 11 В допълнение при превозни средства със същия двигател жалюзите на радиатора се отваряли само при температура на охлаждащата течност над 105 °C при нормална експлоатация, а на изпитвателния стенд — при температура на охлаждащата течност над 69 °C.
- 12 Поради обстоятелството, че превозното средство разполагало със система SCR, към отработилите газове чрез катализатор се добавял разтворът AdBlue, който превръщал азотните оксиди в безвредни вещества. По време на изпитвателния цикъл контролното устройство разпознавало, че превозното средство е на изпитвателния стенд и се добавяло по-голямо количество AdBlue отколкото при реален режим на работа.
- 13 Освен това ответникът оборудвал превозното си средство с измервателно-коригиращи устройства Slipguard, BIT3, BIT4 и BIT 15, които също водели до спазване на граничните стойности от превозното средство на изпитвателния стенд.
- 14 Управителният съвет и инженерите на ответника знаели, че в двигателите са монтирани измервателно-коригиращи устройства и впоследствие същите били пуснати на пазара — след като чрез измама били получени необходимите за това разрешения и одобрения.
- 15 Договорът за покупко-продажба на превозното средство бил неизгоден за ищеца, тъй като последният закупил превозно средство, което не отговаряло на условията за пускане в движение.
- 16 Следователно той имал право на обезщетение за вреди в посочения в иска размер след приспадане на изминатите с превозното средство километри.

Доводи на ответника

- 17 Ответникът изтъква по-специално, че превозното средство има валидно типово одобрение на ЕО, което нямало риск да бъде прекратено. Освен това нямало риск от отмяна на регистрацията или на типовото одобрение. Наличието на типово одобрение на ЕО не предполагало наличие на забранено измервателно-коригиращо устройство.
- 18 Всички оспорени от ищеца функции работели при нормален работен режим на пътя при същите условия, точно както на изпитвателния стенд.

- 19 Емисиите на азотен оксид, от една страна, и емисиите на други замърсители и разхода на гориво, от друга страна, били взаимосвързани. Поради това мярка за контрол на емисиите водела или до намаляване на емисиите на азотен оксид и следователно същевременно до увеличаване на емисиите на други замърсители и на разхода на гориво, или до увеличаване на емисиите на азотен оксид, но същевременно до намаляване на емисиите на други замърсители и на разхода на гориво.
- 20 Следвало да се намери баланс между емисиите на азотен оксид и другите емисии от двигателя. По-просто казано, емисиите на азотен оксид от двигателя се увеличавали при високи температури на изгаряне, докато емисиите на частици от двигателя се увеличавали при ниски температури на изгаряне, което се отнасяло в същата степен и за емисиите на въглероден оксид и на въглеводороди.
- 21 От различните условия за възникването на съответните емисии следвал т. нар. „компромис“ между емисиите на азотен оксид, от една страна, и емисиите на другите замърсители и разхода, от друга страна.
- 22 Законодателят на Съюза изрично признавал идеята за компромис чрез определянето на смесени гранични стойности. Така например за емисиите на въглеводороди от дизеловите превозни средства нямало отделна гранична стойност, а имало гранична стойност, която се отнасяла до сумата от комбинираните емисии на въглеводород и азотен оксид, а именно 230 mg/km комбинирани емисии на въглеводород (HC) и NO_x (азотни оксиди).
- 23 Обстоятелството, че системата за регулиране (контрол) на емисиите работи различно при различни условия на експлоатация, било обусловено от техническо-физични причини, по-специално, тъй като при горещ двигател компромисът бил различен от този по време на подгряването на двигателя.
- 24 Ето защо, ако се разглеждали всички емисии, ограничени от гранични стойности, фактът, че рецикулацията на отработилите газове била проектирана по различен начин за условията на експлоатация „студен“ двигател и „горещ“ двигател, не означавал, че по този начин ефективността на системата за регулиране (контрол) на емисиите намалявала в една или в друга посока. Сравнение на емисиите от „студен“ и „горещ“ двигател не било технически уместно и поради това било невъзможно.
- 25 При системата за управление на степента на рецикулацията на отработилите газове следвал да се вземе предвид „компромисът“ между емисиите на частици и на азотен оксид.
- 26 Контролът на рецикулацията на отработилите газове в зависимост от температурата бил оправдан с цел предпазване на двигателя от повреда.

- 27 Регенерирането на филтъра за дизелови механични частици било свързано с повишени емисии на азотен оксид и като цяло водело до допълнителни емисии.
- 28 При определени условия на експлоатация регулираният термостат за охлаждащата течност можел да намали емисиите по време на подгряването на превозното средство. Регулирането на термостата за охлаждащата течност можело да се използва за оптимизиране на емисиите, мощността и разхода при работата на двигателя. Следователно този термостат осигурявал относително по-добър баланс между емисиите на азотен оксид и на частици.
- 29 За съотношението на емисиите на азотен оксид и на частици, което по време на подгряването на двигателя относително се подобрявало чрез регулирания термостат за охлаждащата течност, определящо значение имали по-ниската температура на компонентите и по-доброто запълване на цилиндровата глава с кислород при по-ниски температури. Когато двигателят се загреел, тези въздействия изчезвали. Продължителното използване на функцията практически нямало да има съществен ефект в случая.
- 30 Жалузите на радиатора в спорното превозно средство не били част от системата за регулиране (контрол) на емисиите. Функциите на системата SCR не представлявали забранено измервателно-коригиращо устройство. Ответникът отхвърля довода на ищеца относно софтуерната функция Slipguard. Освен това спорното превозно средство не разполагало с означените от ищеца с ВIT13, ВIT14 и ВIT15 функции.
- 31 Превозното средство спазвало предвидените гранични стойности за азотен оксид. В това отношение релевантни били стойностите на изпитвателния стенд. Kraftfahrtbundesamt (Федерална служба за моторните превозни средства, Германия) не наредила изтегляне на превозното средство от пазара, тъй като работата на регулирания термостат за охлаждащата течност не била решаваща за спазването на граничните стойности на азотен оксид в NEDC. Дори без регулирания термостат за охлаждащата течност граничните стойности за азотен оксид щели да бъдат спазени.

Мотиви за преюдициалното запитване

- 32 На основание член 267 ДФЕС делото следва да се представи на Съда на Европейския съюз (наричан по-нататък „Съдът“) с молба за отговор на преюдициалните въпроси, по-специално с оглед на решението му от 21 март 2023 г., Mercedes-Benz Group (Отговорност на производителите на превозни средства, снабдени с измервателно-коригиращи устройства) (C-100/21, EU:C:2023:229).
- 33 За по-нататъшното разглеждане и произнасяне по спора, освен посоченото решение на Съда, при всички положения от значение е отговорът на първия и в зависимост от него — на втория преюдициален въпрос. Възможно е от

значение да е и отговорът на третия и евентуално четвъртия преюдициален въпрос. При утвърдителен отговор на първия и/или третия преюдициален въпрос е възможно от значение да е и отговорът на преюдициални въпроси 5—9.

- 34 Би могло да се приеме, че е налице задължение на ответника за плащане на обезщетение за вреди съгласно член 823, параграфи 2 и 31 от BGB във връзка с член 18, параграф 1, член 26, параграф 1, член 46 и член 3, точка 36 от Директива 2007/46/ЕО, ако превозното средство на ищеца е оборудвано с поне едно забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент 715/2007 и/или с поне едно забранено на други основания превключвателно, съответно контролно устройство което въздейства върху неговите показатели за емисии.
- 35 В този случай ответникът издал неверен сертификат за съответствие по смисъла на член 3, точка 36 от Директива 2007/46. Всъщност в съответствие с посочената разпоредба сертификатът за съответствие показвал, че към датата на производство му превозното средство отговаряло на изискванията на всички правни актове, което не било вярно. Следователно ответникът нарушил член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от посочената директива.
- 36 Запитващата юрисдикция счита, че при всички положения ответникът по същество трябва да бъде осъден да заплати на ищеца обезщетение за вреди, ако се установи, че спорното превозно средство разполага със забранена превключвателно или контролно устройство, която оказва влияние на емисиите му.

По първия и втория преюдициален въпрос

- 37 Доколкото ищецът изтъква, че жалюзите на радиатора представляват забранено измервателно-коригиращо устройство, съдържанието на решения, които запитващата юрисдикция предстои да постанови, зависи от отговора на първия преюдициален въпрос и евентуално от отговора на преюдициални въпроси 2—4.
- 38 Ако се приеме, че монтирано в превозно средство устройство, отчитащо различни параметри по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 с цел модулиране на параметрите на горивния процес в двигателя в зависимост от отчетения резултат, *винаги* намалява ефективността на системата за регулиране (контрол) на емисиите и следователно представлява измервателно-коригиращо устройство по смисъла на тази разпоредба, когато модулирането на параметрите на горивния процес, произтичаща от отчетения чрез устройството резултат, увеличава емисиите на дадено вредно вещество, например азотни оксиди, дори ако същевременно намалява емисиите на едно или повече други вредни вещества, като например въглеводороди, то следва да се приеме, че контролерът за отварянето и

затварянето на жалюзите на радиатора в спорното превозно средство представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007. Следователно жалбата при всички положения би била до голяма степен основателна. В този случай не се налага събиране на доказателства.

- 39 Компютърът, който контролира отварянето и затварянето на жалюзите на радиатора в спорното превозно средство, представлява устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 (вж. решение на Съда от 17 декември 2020 г., CLCV и др. [Измервателно-коригиращи устройства за дизелови двигатели], C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 68).
- 40 Контролерът за отварянето и затварянето на жалюзите на радиатора също е част от системата за регулиране (контрол) на емисиите, тъй като по този начин целенасочено се оказва влияние върху емисиите на превозното средство и следователно върху цикъла на изпитване съгласно NEDC.
- 41 Ответникът е длъжен да плати обезщетение за вреди дори ако макар посоченият по-горе контролер за отварянето и затварянето на жалюзите на радиатора да не представлява измервателно-коригиращо устройство, то същият би бил забранен на други основания от правото на Съюза.
- 42 По-специално с оглед например на обстоятелството, че следва да се спазват граничните стойности за определени емисии, запитващата юрисдикция не може да изключи възможността, дори ако разглежданият в случая контролер за отварянето и затварянето на жалюзите на радиатора да не представлява измервателно-коригиращо устройство, той все пак да бъде забранен с оглед на други съображения съгласно разпоредбите на правото на Съюза, по-специално тези относно граничните стойности за определени емисии.
- 43 Запитващата юрисдикция иска да изясни по-специално дали например определените за дизеловите превозни средства гранични стойности на емисиите на азотен оксид се прилагат само ако дизеловото превозно средство се експлоатира след студен старт при условията, които се прилагат по време на изпитването съгласно NEDC, или тези гранични стойности следва да се спазват и ако например дизеловото превозно средство се експлоатира след пускане при горещ двигател при условията, които се прилагат по време на изпитването съгласно NEDC, или например и когато дизелово превозно средство се експлоатира след студен старт при външна температура например 15° C и освен това при условията, които се прилагат по време на изпитването съгласно NEDC, и следователно се забранява превключвателно или контролно устройство, която възпрепятства това.
- 44 За сметка на това, ако се приеме, че монтирано в превозно средство устройство, отчитащо различни параметри по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, с цел модулиране на параметрите на горивния процес в двигателя в зависимост от резултата от отчетеното, не намалява

или само при определени условия намалява ефективността на системата за регулиране (контрол) на емисиите и следователно представлява измервателно-коригиращо устройство по смисъла на тази разпоредба, дори когато модулирането на параметрите на горивния процес, произтичащо от резултата от отчетеното чрез устройството, действително увеличава емисиите на дадено вредно вещество, например азотни оксиди, но същевременно намалява емисиите на едно или повече други вредни вещества, като например частици, въглеродороди, въглероден оксид и/или въглероден диоксид и че такова устройство не е забранено дори по други съображения от правото на Съюза или е забранено само при определени условия, положението може да е различно, поради което е възможно то да не се счита автоматично за измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

- 45 Според доводите на ответника, които освен това съгласно твърденията на експертите, представени по други дела на запитващата юрисдикция, до голяма степен са верни, макар при иначе постоянни условия намаляването на температурата на изгаряне, от една страна, да намалява емисиите на азотен оксид, от друга страна, увеличава емисиите на други вредни вещества, докато при увеличаване на температурата на изгаряне емисиите на азотен оксид се увеличават, но емисиите на други вредни вещества се намаляват.
- 46 Ако поради тези причини контролерът за отварянето и затварянето на жалюзите на радиатора не представлява измервателно-коригиращо устройство и ако този контролер не е забранен дори по други причини, не би било възможно да се осъди ответникът да заплати на ищеца обезщетение за вреди поради работата на жалюзите на радиатора.

По другите преюдициални въпроси

- 47 Запитващата юрисдикция не пропуска да отбележи, че е възможно поисканият от Съда отговор на първия и втория преюдициален въпрос да даде възможност за окончателно решение по спора.
- 48 Тя обаче не е в състояние да формулира условията, при които още към настоящия момент да може надеждно да се определи, че произнасянето по спора без отговор на третия и евентуално четвъртия преюдициален въпрос е възможно или не е. Ето защо запитващата юрисдикция счита за необходимо в допълнение да отправи до Съда преюдициални въпроси 3—9.
- 49 След отправянето на настоящото преюдициално запитване следва да се очаква забавяне на производството с поне две години до постановяването на решение на Съда. Не може да се очаква от страните да поставят тези въпроси едва на по-късен етап от производството, тъй като последващо преюдициално запитване ще бъде съпътствано от повторно забавяне на производството вероятно с поне две години.

- 50 На съответните въпроси може направо да се отговори с очакваното решение на Съда. Не би било в съответствие с правото на ефективни правни средства за защита, което се предоставя в пространството на свобода, сигурност и правосъдие (вж. член 67 ДФЕС), преюдициални въпроси 3—9 да не се поставят на Съда в рамките на разглежданото преюдициално запитване.
- 51 Следователно, доколкото е възможно да се наложи да се отговори на преюдициални въпроси 3—9, по съображения за процесуална икономия и ефективна правна защита е целесъобразно и според запитващата юрисдикция дори допустимо същите да се поставят още на този етап.

По третия и четвъртия преюдициален въпрос

- 52 Произнасянето по спора е невъзможно без отговор на първия преюдициален въпрос и в зависимост от неговия отговор — на преюдициални въпроси 2—4.
- 53 Запитващата юрисдикция познава практиката на Съда, установена с решения от 14 юли 2022 г. (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, и Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, вж. също решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. [Измервателно-коригиращи устройства за дизелови двигатели], C-693/18, EU:C:2020:1040), съгласно която термичното управление на рециркулацията на отработилите газове, което осигурява спазването на предвидените в Регламент № 715/2007 гранични стойности на емисиите само в рамките на термичния прозорец, представлява измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от този регламент и е разрешено само при строги условия.
- 54 В решение от 17 декември 2020 г. (CLCV и др. [Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател], C-693/18, EU:C:2020:1040), по същество се посочва, че ако клапанът за рециркулация на отработилите газове е функционирал при нормални условия на употреба, както при процедурите за одобрение, емисиите на въглероден диоксид на превозните средства също са щели да бъдат намалени.
- 55 Точка 36 от решението на Съда от 14 юли 2022 г., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) гласи: „Следователно, след като се отнася до действието на системата за регулиране (контрол) на емисиите и намалява нейната ефективност, такъв софтуер представлява „устройство“ по смисъла на тази разпоредба“. Тази констатация е формулирана по същия начин в решения от 14 юли 2022 г. (Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, т. 43) и от 17 юли 2022 г. (CLCV и др. [Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател] (C-693/18, EU:C:2020:1040), т. 66). Решение от 21 март 2023 г. (Mercedes-Benz Group (Отговорност на производителите на превозни средства, снабдени с измервателно-коригиращи устройства), C-100/21, EU:C:2023:229, т. 58) също се отнася до измервателно-коригиращи

устройства. В нито едно от тези решения Съдът не разглежда конкретния въпрос, който е предмет на настоящото дело.

- 56 В решенията относно термичното управление на рециркулацията на отработилите газове Съдът поне досега не е направил изрични констатации относно условията, при които — предвид противоположните ефекти върху емисиите на различните разглеждани в случая вредни вещества — модулирането на функционирането на част от системата за регулиране (контрол) на емисиите намалява ефективността на последната по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007.
- 57 Следователно настоящото преюдициално запитване е необходимо дори като се вземе предвид практиката на Съда до този момент.
- 58 По-специално с оглед например на обстоятелството, че следва да се спазват гранични стойности за определени емисии дори ако разглежданото в случая устройство за управление на рециркулацията на отработилите газове, респ. на изискваната температура на охлаждащата течност не представлява измервателно-коригиращо устройство, запитващата юрисдикция не може да изключи възможността, че първото устройство би могло да бъде забранено по други съображения съгласно разпоредбите на правото на Съюза, което може да доведе до задължение на ответника спрямо ищеца за плащане на обезщетение за вреди.
- 59 Поради това и с оглед на управлението на рециркулацията на отработилите газове в зависимост от температурата в спорното превозно средство Съдът счита за необходимо да отправи до Съда съответните преюдициални въпроси три и четири.
- 60 Другият довод на ищеца по отношение на смесването на AdBlue, измервателно-коригиращите устройства Slipguard, BIT13, BIT 14 и BIT15, както и функцията Slipguard не може да докаже наличието на забранено измервателно-коригиращо устройство.
- 61 Доводът на ответника, че наличието на валидно типово одобрение на ЕО не допуска да се презумира, че е налице забранено измервателно-коригиращо устройство, не позволява искът да бъде отхвърлен без отговор на преюдициалните въпроси. Ако не е в съответствие с правното положение, типовото одобрение на ЕО може евентуално да бъде отменено.

По петия преюдициален въпрос

- 62 Ако въз основа на поисканите от Съда отговори на първия и втория преюдициален въпрос запитващата юрисдикция заключи, че превозното средство на ищеца е оборудвано с измервателно-коригиращо устройство, се поставя въпросът дали същото е забранено.

- 63 Възможно е измервателно-коригиращото устройство да не е забранено, ако управлението на рецикулацията на отработилите газове в зависимост от температурата е необходимо, поради което се поставя петият въпрос.
- 64 Съдът разбира съображенията на Съда, изложени в решения от 14 юли 2022 г. (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, т. 61, и Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:57, т. 73) в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство не е разрешено дори ако макар да не е оправдано за предпазване на двигателя от повреда или авария, то все пак е оправдано за осигуряване на безопасно управление на превозното средство.
- 65 Конкретната причина за поставения от запитващата юрисдикция въпрос се крие в обстоятелството, че според становищата на експерти, представени по друго дело прекомерното образуване на сажди в много редки случаи може да доведе до запалване на филтъра за прахови частици за дизеловия двигател в процеса по регенериране и до пожар в превозното средство. Тъй като филтърът за прахови частици за дизелов двигател не е компонент на двигателя, отрицателният отговор на петия преюдициален въпрос би означавал, че вече не би било необходимо този аспект да се разглежда в рамките на проверката дали евентуално измервателно-коригиращо устройство в разглежданото в случая превозно средство е разрешено.

По преюдициални въпроси 6—9

- 66 Съображенията на Съда, изложени в решение от 21 март 2023 г., Mercedes-Benz Group (Отговорност на производителите на превозни средства, снабдени с измервателно-коригиращи устройства) (C-100/21, EU:C:2023:229, т. 93), са повод да се провери дали предвиденото в германското право разпределяне на тежестта на доказване във връзка с измервателно-коригиращи устройства е в съответствие с правото на Съюза.
- 67 Съгласно германското право тежестта на доказване е разпределена така, че купувачът на превозното средство трябва при условията на пълно доказване да докаже всички фактически условия за наличието на измервателно-коригиращо устройство. Всъщност той трябва да докаже наличието на вреди и освен това нарушението на защитна норма. И в двата случая се предполага, при отрицателен отговор на първия въпрос, че е монтирано измервателно-коригиращо устройство. Освен това разгледаните в случая разпоредби на Директива 2007/46, целящи индивидуалната защита на всеки купувач на превозно средство, за което следва да се издаде сертификат за съответствие, представляват такава защитна норма.
- 68 Без да се представят документи и да се разкрие програмирането, което ответникът по принцип не е длъжен да прави съгласно германското право, наличието на измервателно-коригиращо устройство може да се докаже само с ефективни изпитвания на принципа „проба-грешка“, които са много скъпи.

- 69 Събирането на доказателства, свързани с наличието на измервателно-коригиращо устройство, вероятно струва най-малко 10 000 евро. В случай че обхватът на събираните доказателства трябва да се разшири, този процес може значително да се оскъпи. Купувачи, които нямат застраховки на правни разноски, често няма да могат или трудно ще успеят да заплатят авансите за съдебни разноски, изисквани съгласно германското процесуално право за събирането на доказателства, и евентуално ще се въздържат от предявяване на правата си.
- 70 В случай че трябва да се съберат доказателства дори за измервателно-коригиращо устройство, разрешено по изключение съгласно член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от Регламент 715/2007, при всички положения в много случаи купувачът на практика няма да може да докаже обратното, което е длъжен да направи съгласно германското право, по-специално ако не са му представени документи и не е разкрито програмирането.
- 71 Това означава, че при всички положения в значителна част от случаите съществува опасност купувачите да не могат да упражнят правата по член 18, параграф 1, член 26, параграф 1, член 46 и член 3, параграф 36 от Директива 2007/46, които имат съгласно практиката на Съда (решение от 21 март 2023 г., Mercedes-Benz Group (Отговорност на производителите на превозни средства, снабдени с измервателно-коригиращи устройства) (C-100/21, EU:C:2023:229).
- 72 Ако обаче се стигне до допълнително събиране на доказателства, се поставят въпросите от кого следва да се изиска заплащането на аванса за съдебни разноски във връзка със събирането на доказателства, който вероятно ще е в голям размер, и кой трябва да понесе тежестта от евентуалната невъзможност да се установят отделни обстоятелства, които подлежат на доказване.