



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

14 юли 2022 година \*

„Преюдициално запитване — Сближаване на законодателствата — Регламент (ЕО) № 715/2007 — Типово одобрение на моторни превозни средства — Член 3, точка 10 — Член 5, параграфи 1 и 2 — Измервателно-коригиращо устройство — Моторни превозни средства — Дизелов двигател — Емисии на замърсители — Система за контрол на емисиите — Софтуер, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя — Клапан за рециркулация на отработилите газове (EGR клапан) — Намаляване на емисиите на азотни оксиди (NOx), ограничено чрез „температурен прозорец“ — Забрана за използването на измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии — Член 5, параграф 2, буква а) — Изключение от тази забрана — Директива 1999/44/ЕО — Продажба на потребителски стоки и свързаните с тях гаранции — Член 3, параграф 2 — Устройство, инсталирано при ремонт на превозно средство“

По дело C-134/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landesgericht Eisenstadt (Областен съд Айзенщат, Австрия) с акт от 29 януари 2020 г., постъпил в Съда на 11 март 2020 г., в рамките на производство по дело

**IR**

срещу

**Volkswagen AG,**

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: К. Lenaerts, председател, L. Bay Larsen, заместник-председател, Ал. Арабаджиев, А. Prechal, К. Jürimäe, С. Lycourgos и I. Ziemele, председатели на състави, М. Plešič, J.-С. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (докладчик), N. Piçarra и N. Wahl, съдии,

генерален адвокат: А. Rantos,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

\* Език на производството: немски.

като има предвид становищата, представени:

- за IR, от М. Poduschka, Rechtsanwalt,
- за Volkswagen AG, от Н. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, С. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, К.-U. Opper, Н. Posser, J. Quecke, К. Schramm, W. F. Spieth, J. von Nordheim, К. Vorbeck, В. Wolfers et В. Wollenschläger, Rechtsanwälte,
- за германското правителство, от J. Möller и D. Klebs,
- за Европейската комисия, от М. Huttunen и М. Noll-Ehlers,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 23 септември 2021 г.,

постанови настоящото

## Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3, точка 10 и член 5, параграфи 1 и 2 от 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), както и на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 година относно някои аспекти на продажбата на потребителски стоки и свързаните с тях гаранции (ОВ L 171, 1999 г., стр. 12; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 5, стр. 89).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между IR и Volkswagen AG по повод искането за разваляна на договор за покупко-продажба на моторно превозно средство, оборудвано със софтуер за намаляване на рециркулацията на замърсяващите газове от това превозно средство в зависимост от установената температура и надморска височина.

## Правна уредба

### *Правото на Съюза*

#### *Директива 1999/44*

- 3 Директива 1999/44 е отменена с Директива (ЕС) 2019/771 на Европейския парламент и на Съвета от 20 май 2019 година за някои аспекти на договорите за продажба на стоки, за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2394 и на Директива 2009/22/ЕО и за отмяна на Директива 1999/44/ЕО (ОВ L 136, 2019 г., стр. 28), считано от 1 януари 2022 г. Като се има предвид обаче датата на настъпване на фактите по спора в главното производство, Директива 1999/44 остава приложима по отношение на последния.

4 Член 1, параграф 2, буква е) от Директива 1999/44 е гласял:

„По смисъла на настоящата директива:

[...]

е) *ремонт* означава привеждането, в случай на липса на съответствие, на потребителските стоки в съответствие с договора за продажба“.

5 Член 3 от тази директива, озаглавен „Права на потребителя“, е предвиждал:

„1. Продавачът отговаря пред потребителя за всяка липса на съответствие, която съществува в момента на доставка на стоките.

2. В случай на липса на съответствие потребителят има право стоките да бъдат приведени в съответствие безплатно чрез ремонт или замяна, съгласно параграф 3, или да получи подходящо намаление на цената или договорът да бъде [развален] по отношение на тези стоки, в съответствие с параграфи 5 и 6.

[...]“.

*Регламент № 715/2007*

6 Съгласно съображения 1 и 6 от Регламент № 715/2007:

„(1) [...] техническите изисквания за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне наличието на различни изисквания в отделните държави членки и да се осигури висока степен на защита на околната среда.

[...]

(6) По-специално, необходимо е да се намалят значително емисиите на азотни оксиди от дизелови превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на граничните стойности за замърсяване. [...]“.

7 Член 1, параграф 1 от този регламент предвижда:

„Настоящият регламент установява общи технически изисквания за типово одобрение на моторни превозни средства („превозни средства“) и резервни части, като резервни устройства за регулиране на замърсяването, по отношение на техните емисии“.

8 Член 3, точка 10 от посочения регламент гласи:

„За целите на настоящия регламент и мерките по прилагането му се прилагат следните определения:

[...]

10) „Измервателно-коригиращо устройство“ е което и да е устройство, 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 активира, модулира, забави или дезактивира действието на която и да е част на система[та] за регулиране (контрол) на емисиите, който намалява нейната ефективност при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“.

9 Член 4, параграфи 1 и 2 от същия регламент гласи следното:

„1. Производителите доказват, че всички нови превозни средства, продавани, регистрирани или пускани в движение в Общността, са получили типово одобрение в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му. Производителите доказват, че всички нови резервни устройства, регулиращи замърсяването, за които се изисква типово одобрение, продавани или пускани в експлоатация в Общността, са получили типово одобрение в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му.

Тези задължения включват спазване на граничните стойности за емисиите, предвидени в приложение I, и мерките по прилагане, посочени в член 5.

2. Производителите осигуряват спазването на процедурите по типово одобрение за проверка на съответствието на продукцията, надеждността на устройствата, регулиращи замърсяването[,] и [...] съответствие[то] в експлоатация.

Освен това предприетите от производителя технически мерки следва да гарантират, че емисиите от отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите от изпаряване са реално ограничени, в съответствие с настоящия регламент, през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване. [...]

[...]“.

10 Член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 гласи:

„1. Производителят оборудва превозните средства така, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да бъдат проектирани, изработени и сглобени по начин, позволяващ на превозното средство, при нормална експлоатация, да бъде в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му.

2. Използването на измервателни коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии, е забранено. Забраната не се прилага, когато:

а) необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство;

б) устройството се задейства само при стартиране на двигателя;

или

в) процедурите по изпитване включват изрично условие за установяване на емисиите от изпаряване и средната стойност на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител“.

- 11 Приложение I към този регламент, озаглавено „Гранични стойности на емисиите“, предвижда по-специално граничните стойности на емисиите на азотните оксиди (NO<sub>x</sub>).

*Регламент № 692/2008*

- 12 Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 година за прилагане и изменение на Регламент № 715/2007 (ОВ L 199, 2008 г., стр. 1) е изменен с Регламент (ЕС) № 566/2011 на Комисията от 8 юни 2011 г. (ОВ L 158, 2011 г., стр. 1) (наричан по-нататък „Регламент № 692/2008“). От 1 януари 2022 г. Регламент № 692/2008 е отменен с Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 година за допълнение на Регламент № 715/2007, за изменение на Директива (ЕО) 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008 и Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 (ОВ L 175, 2017 г., стр. 1). Като се има предвид обаче моментът на настъпване на фактите по спора в главното производство, Регламент № 692/2008 остава приложим по отношение на последния.

- 13 Член 1 от Регламент № 692/2008 е предвиждал:

„Настоящият регламент определя мерки за прилагането на членове 4, 5 и 8 от Регламент (ЕО) № 715/2007“.

- 14 Член 2, точка 18 от Регламент № 692/2008 е гласял следното:

„За целите на настоящия регламент се използват следните определения:

[...]

18. „система за контрол на емисиите“ в контекста на СБД [(системи за бордова диагностика)] означава електронен контролер за управление на двигателя и всеки компонент, свързан с емисиите в изпускателната или изпарителната система, който осигурява входни данни за този контролер или получава изходни данни от него“.

- 15 Член 3, параграф 9 от този регламент е гласял:

„Изпитване от тип 6 за измерване на емисиите при ниски температури, както е определено в приложение VIII, не се прилага за превозни средства с дизелови двигатели.

Все пак при подаване на заявление за одобряване на типа производителят предоставя на одобряващия орган информация, показваща, че устройството за последващо третиране на [азотни оксиди] NO<sub>x</sub> достига достатъчно висока температура, за да работи ефективно в рамките на 400 секунди след пускане в ход на студен двигател при -7 [градуса по Целзий], както е описано в изпитването от тип 6.

В допълнение на това, производителят предоставя на одобряващия орган информация за стратегията за работа на системата за рецикулация на отработилите газове (CPOG), включително функционирането ѝ при ниски температури.

Тази информация включва също и описание на всички възможни въздействия върху емисиите.

Одобряващият орган не издава типово одобрение, ако предоставената информация не е достатъчна, за да докаже, че устройството за последващо третиране действително достига достатъчно висока температура за ефективна работа в рамките на определения период от време.

[...]“.

- 16 Член 10 от посочения регламент, озаглавен „Устройства, регулиращи замърсяването“, е предвиждал в параграф 1:

„Производителят отговаря за това, резервните устройства, регулиращи замърсяването, предназначени за монтиране на превозни средства, получили типово одобрение на ЕО, обхванати от Регламент (ЕО) № 715/2007, да са получили типово одобрение на ЕО като отделни технически възли по смисъла на член 10, параграф 2 от 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)], в съответствие с член 12, член 13 и приложение XIII към настоящия регламент.

[...]“.

- 17 Приложение I към Регламент № 692/2008, озаглавено „Административни разпоредби относно типово одобрение на ЕО“, е предвиждало в точка 3.3, озаглавена „Разширявания за дълготрайността на устройствата, регулиращи замърсяването (изпитване от тип 5)“, следното:

„3.3.1. Типовото одобрение се разширява за различни типове превозни средства, при условие че определените по-долу параметри на превозното средство, двигателя или системата за контрол на замърсяването са еднакви или са в предписаните граници:

3.3.1.1. [П]ревозно средство:

[...]

3.3.1.2. Двигател

[...]

3.3.1.3. Параметри на системата за контрол на замърсяването:

[...]

в) Рециркулация на отработилите газове (РОГ):

със или без

вид (охладени или неохладени, активен или пасивен контрол, високо или ниско налягане).

[...]“.

### **Австрийското право**

- 18 Член 871 от Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Общ граждански кодекс) в редакцията му, приложима към спора в главното производство (наричан по-нататък „ABGB“), предвижда:

„Когато една от страните е сключила договора при грешка във връзка със съдържанието на отправеното от нея или от другата страна волеизявление и тази грешка се отнася до същността на вещта или нейно съществено качество, с оглед на които се формира и заявява волята за сключване на договора, за страната не възниква задължение за изпълнение на договора, ако грешката е по вина на другата страна или предвид обстоятелствата същата очевидно е трябвало да я забележи или своевременно да я разясни“.

### **Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси**

- 19 През 2013 г. потребителят IR сключва договор за покупко-продажба на превозно средство с марка „Volkswagen“, модел „Touran Confortline BMT TDI“, оборудван с дизелов двигател тип EA 189 от поколение Евро 5, с работен обем 1,6 литра и с мощност 77 kW.
- 20 IR предявява пред Landesgericht Eisenstadt (Областен съд Айзенщат, Австрия), който е запитващата юрисдикция, иск за разваляне на договора за покупко-продажба на основание член 871 от ABGB.
- 21 От акта за преюдициално запитване става ясно, че разглежданото превозно средство е оборудвано с вътрешно устройство за намаляване на емисиите, а именно клапан за рециркулация на отработилите газове (наричан по-нататък „EGR клапан“) и че разполага със система за последваща обработка на отработилите газове посредством филтър за частици, но не съдържа никаква система за третиране на азотния оксид (NOx).
- 22 Според предоставената от запитващата юрисдикция информация първоначално разглежданото превозно средство съдържа софтуер, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя, който задейства системата за рециркулация на отработилите газове според два режима (наричана по-нататък „превключвателната система“), а именно режим 0, който се активира при движението на превозното средство по пътищата, и режим 1, действащ по време на изпитването за одобрение относно емисиите на замърсители, наречено „New European Driving Cycle“ (NEDC) [Нов европейски цикъл на движение], което се провежда в лабораторни условия. Когато се включва режим 0, степента на рециркулация на отработилите газове намалява. При нормални условия на използване посоченото превозно средство е почти изключително в режим 0 и не спазва предвидените в Регламент № 715/2007 гранични стойности за емисиите на азотни оксиди (NOx).
- 23 С писмо от 8 октомври 2015 г. вносителят на моторните превозни средства VW в Австрия уведомява IR, че се налага да се извършат промени в превозното му средство и че производителят поема всички разходи по този необходим ремонт. Впоследствие IR е поканен да му се инсталира актуализираната версия на посочения софтуер, дезактивираща превключвателната система, което той приема.
- 24 Освен това целта на актуализацията е да настрои EGR клапана, за да регулира степента на рециркулация на отработилите газове така, че клапанът да осигурява режим на слабо замърсяване само когато външната температура е между 15 и 33 градуса по Целзий, а надморската височина на движение е под 1 000 метра (по-нататък „температурният

прозорец“), и така, че извън този температурен прозорец степента намалява линейно до 0, което води до увеличение на емисиите на азотни оксиди NO<sub>x</sub> над граничните стойности, установени в Регламент № 715/2007.

- 25 Kraftfahrt-Bundesamt (Федерална автотранспортна служба, Германия), компетентният орган в областта на типовото одобрение в Германия, издава разрешение за техническа промяна, а именно актуализация на разглеждания софтуер, и следователно не отнема типовото одобрение на ЕО. Този орган по-специално заключава, че липсва забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на Регламент № 715/2007. Според запитващата юрисдикция обаче посоченият орган не е разполагал с никаква информация за софтуера, използван за актуализацията, тъй като не е изискал такава.
- 26 Запитващата юрисдикция смята, че превключвателната система, с която първоначално е било оборудвано разглежданото превозно средство, не съответства на изискванията на Регламент № 715/2007, по-специално на предвидените в член 5 от него. В това отношение тя отбелязва, от една страна, че в резултат на тази система EGR клапанът е настроен по начин, че когато превозното средство се използва при нормални условия, употребата му не съответства на изискванията на Регламента, както и на мерките за изпълнението му, а от друга страна, че не става въпрос за правомерно измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от въпросния регламент.
- 27 Тази юрисдикция отбелязва също, че от фактите по спора, с който е сезирана, става ясно, че IR е смятал да закупи превозно средство, което отговаря на тези изисквания, и че не би го купил, ако е знаел, че това не е така.
- 28 Посочената юрисдикция посочва обаче, че според австрийското право съдоговорителят на лице, чието съгласие е опорочено от съществена грешка, може да избегне правните последици от тази грешка, като постави това лице в положение, което е идентично на това, в което би се намирало при липсата на тази грешка. В такъв случай съответното лице би било лишено от правен интерес.
- 29 Volkswagen обаче твърдяло, че актуализацията на разглеждания софтуер е удовлетворило IR и следователно го е лишила от правния му интерес, което IR оспорва.
- 30 Така, запитващата юрисдикция смята, че за да се произнесе, трябва да определи дали температурният прозорец представлява техническо решение, което отговаря на изискванията на правото на Съюза и по-специално на предвидените в Регламенти № 715/2007 и № 692/2008. Ако това е така, сключеният от IR договор за покупко-продажба не би следвало да бъде развален, а искът му следва да бъде отхвърлен.
- 31 Тази юрисдикция отбелязва, че в Австрия температурите са по-ниски от 15 градуса по Целзий през по-голямата част от годината. Посочва, че не е възможно да се определи дали температурният прозорец е необходим за предпазване на двигателя от повреди. Също така не било възможно да се определи дали, в случай че актуализацията е била осъществена, без да се предвиди този прозорец, изискванията за дълготрайност на устройствата за контрол на замърсяването, посочени в член 4, параграф 2 от Регламент № 715/2007, биха били спазени.



32 При тези обстоятелства Landesgericht Eisenstadt (Областен съд Айзенщат) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

- „1) Трябва ли член 5, параграф 1 от Регламент [№ 715/2007] да се тълкува в смисъл, че е забранено оборудване на превозни средства по смисъла на член 1, параграф 1 от [този регламент], при което клапанът за рециркулация на отработилите газове (компонент, който може да окаже влияние върху емисиите) е проектиран така, че степента на рециркулация на отработилите газове (тоест частта от отработилите газове, която се рециркулира) се регулира по начин, който осигурява режим на слабо замърсяване само [в температурния прозорец], а извън този температурен прозорец, на интервал от 10 градуса по Целзий, и над 1000 метра надморска височина, на интервали от 250 метра, намалява линейно до 0, което води до увеличение на емисиите на NOx над граничните стойности по Регламент № 715/2007?
- 2) Има ли значение за преценката по първия въпрос дали посоченото в него оборудване на превозното средство е необходимо за предпазване на двигателя от повреда?
- 3) Има ли значение за преценката по втория въпрос дали частта от двигателя, която следва да бъде предпазена от повреда, е клапанът за рециркулация на отработилите газове?
- 4) Има ли значение за преценката по първия въпрос дали посоченото в него оборудване на превозното средство е монтирано още при производството на превозното средство, или описаната в първия въпрос настройка на клапана за рециркулация на отработилите газове трябва да бъде въведена в превозното средство като ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива [1999/44]?”.

### **По преюдициалните въпроси**

#### ***По първия въпрос***

- 33 Най-напред следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда в рамките на въведеното с член 267 ДФЕС производство за сътрудничество между националните юрисдикции и Съда, последният трябва да бъде полезен с отговора си на националния съд, за да му позволи да реши спора, с който е сезиран. Следователно, въпреки че запитващата юрисдикция формално е ограничила въпроса си до тълкуването на определена разпоредба от правото на Съюза, това обстоятелство не е пречка Съдът да ѝ предостави всички насоки за тълкуване на това право, които могат да бъдат полезни за решаване на делото, с което тя е сезирана, независимо дали тази юрисдикция ги е посочила или не в споменатите въпроси. В това отношение Съдът трябва да извлече от всички предоставени от националната юрисдикция данни, и по-конкретно от мотивите на акта за преюдициално запитване, тези разпоредби от правото на Съюза, които се нуждаят от тълкуване предвид предмета на спора по главното производство (решение от 15 юли 2021 г., DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, т. 23 и цитираната съдебна практика).
- 34 В случая първият въпрос се позовава на член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007. От акта за преюдициално запитване обаче става ясно, че запитващата юрисдикция иска да се установи дали температурният прозорец представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от този регламент, чието използване по принцип е забранено в съответствие с член 5, параграф 2 от посочения регламент.

- 35 Следва да се отбележи, че в писменото си становище Volkswagen поддържа, че запитващата юрисдикция представя погрешно функционирането на разглеждания софтуер. Всъщност този софтуер водел до намаляване на степента на рециркулация на отработилите газове, когато температурата на входящия въздух в двигателя, а не температурата на околната среда, е по-ниска от 15 градуса по Целзий. От техническа гледна точка обаче било безспорно, че тази температура на входящия въздух в двигателя е средно по-висока с 5 градуса по Целзий от температурата на околната среда. Следователно всички отработили газове се рециркулирали, стига температурата на околната среда да е по-висока или равна не на 15 градуса по Целзий, а на 10 градуса по Целзий, тоест в рамките на средногодишния температурен диапазон в Германия, а именно 10,4 градуса по Целзий. Освен това тази юрисдикция пропуснала да отбележи, че когато температурата на околната среда е по-ниска от 10 градуса по Целзий, степента на рециркулация на отработилите намалявала в този случай само постепенно линейно до 0, и то до температура на околната среда — 5 градуса по Целзий.
- 36 Следва да се припомни обаче, че в рамките на производство по член 267 ДФЕС, основано на ясно разделение на правомощията между националните юрисдикции и Съда, само националният съд е компетентен да установи и извърши преценка на фактите по спора в главното производство, както и да тълкува и прилага националното право (решение от 9 юли 2020 г., Raiffeisen Bank и BRD Groupe Soci t  G n rale, C-698/18 и C-699/18, EU:C:2020:537, т. 46).
- 37 При тези условия, за да се даде полезен отговор на запитващата юрисдикция, следва да се приеме, че с първия си въпрос по същество тази юрисдикция иска да се установи дали член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 във връзка с член 5, параграф 1 от този регламент трябва да се тълкува в смисъл, че устройство, което гарантира спазването на предвидените в посочения регламент гранични стойности на емисиите само в температурния прозорец, представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10.
- 38 Член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 определя „измервателно-коригиращо устройство“ като „което и да е устройство, 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 активира, модулира, забави или дезактивира действието на която и да е част на система[та] за регулиране (контрол) на емисиите, който намалява нейната ефективност при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“.
- 39 Съдът е постановил, че такова определение на измервателно-коригиращо устройство придава широк обхват на понятието „устройство“, което обхваща както механичните части, така и електронните компоненти, които управляват активирането на такива части, стига да влияят върху функционирането на системата за контрол на емисиите и да намалят тяхната ефикасност (решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 64).
- 40 Съдът също така е постановил, че понятието „система за контрол на емисиите“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 обхваща както технологиите и така наречената стратегия „за последваща обработка на отработилите газове“, които намаляват емисиите надолу по веригата, а именно след тяхното образуване, така и тези, които, подобно на

системата EGR, намаляват емисиите нагоре по веригата, а именно при образуването им (решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 90).

- 41 В случая от акта за преюдициално запитване става ясно, че разглежданото превозно средство е оборудвано с EGR клапан и със софтуер, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя. Този клапан е една от технологиите, използвани от производителите на автомобили за контрол и намаляване на емисиите на азотен оксид (NO<sub>x</sub>), генерирани от непълното горене на горивото. Ефективността на премахването на замърсяването е свързана с отварянето на EGR клапана, което се управлява от посочения по-горе софтуер. Извън температурния прозорец, установен с актуализирането на въпросния софтуер и посочен в точка 24 от настоящото решение, степента на рецикулация на отработилите газове намалява линейно на 0, което води до превишаване на граничните стойности на емисиите, определени за азотния оксид (NO<sub>x</sub>) с Регламент № 715/2007.
- 42 Така, разглежданият в главното производство софтуер, програмиран в зависимост от температурния прозорец, засича температурата на въздуха, както и надморската височина на движението, „за да активира, модулира, забавя или деактивира действието на която и да е част от системата за контрол на емисиите“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007.
- 43 Следователно, след като се отнася до действието на системата за контрол на емисиите и намалява нейната ефективност, такъв софтуер представлява „устройство“ по смисъла на тази разпоредба (вж. в този смисъл решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 66).
- 44 За да се определи дали разглежданият в главното производство софтуер представлява измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, следва да се разгледа и дали този софтуер намалява ефективността на системата за контрол на емисиите „при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“.
- 45 Регламент № 715/2007 не дава определение на понятието „нормална работа и използване на превозното средство“ и не препраща към правото на държавите членки за определяне на неговия смисъл и обхват.
- 46 Следователно това понятие представлява понятие от правото на Съюза, което трябва да получи самостоятелно и еднакво тълкуване навсякъде в Европейския съюз, при което трябва да се отчитат не само текстът на разпоредбите, в които то се съдържа, но и контекстът на тези разпоредби и преследваната от тях цел (вж. по аналогия решение от 26 януари 2021 г., Hessischer Rundfunk, C-422/19 и C-423/19, EU:C:2021:63, т. 45).
- 47 Както следва от самия текст на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, понятието „нормална работа и използване“ на превозно средство препраща към използването му при нормални условия на движение, тоест не само, както по същество поддържа Volkswagen в писменото си становище, към използването му при изпитването за одобрение, посочено в точка 22 от настоящото решение, приложимо към момента на настъпване на фактите по спора в главното производство, което се провежда в лабораторни условия и се състои в повтарянето на четири цикъла на движение в градски условия, последвани от един цикъл

на движение при извънградски условия. Така, това понятие препраща към използването на превозното средство в реални условия на движение, каквито обикновено съществуват на територията на Съюза (вж. в този смисъл решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 96 и 101). Всъщност циклите тестове за емисиите от превозни средства в рамките на процедурата по одобряване не се основават на реалните условия на движение (вж. в този смисъл решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 92).

- 48 Това тълкуване се подкрепя по-нататък от контекста, в който се вписва член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007. Всъщност съгласно член 4, параграф 2 от този регламент приетите от производителя технически мерки трябва да бъдат такива, че да гарантират по-специално действително ограничаване на емисиите от отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване. Освен това член 5, параграф 1 от посочения регламент предвижда, че производителят трябва да оборудва превозните средства по такъв начин, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, какъвто е разглежданият в главното производство софтуер, да позволяват превозните средства при нормална експлоатация да бъдат в съответствие с граничните стойности на емисиите, предвидени в същия регламент и мерките за прилагането му (решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 97).
- 49 Тези разпоредби обаче не разкриват елементи, които биха позволили да се направи разграничение между функционирането на механизъм като разглеждания в главното производство във фазата на изпитване за типово одобрение и при движение при нормални условия на използване на превозните средства. Напротив, въвеждането на устройство, което не би позволило спазването на предвидените в Регламент № 715/2007 гранични стойности на емисиите единствено във фазата на изпитване за типово одобрение, при положение че тази изпитателна фаза не позволява да се възпроизведат нормалните условия на използване на превозно средство, противоречи на задължението да се осигури ефективно ограничаване на емисиите при такива условия на използване (вж. в този смисъл решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 97 и 98). Същото важи и за въвеждането на механизъм, който би позволил да се осигури това спазване само в рамките на температурен прозорец, който макар да обхваща условията, при които се извършва фазата на изпитване за типово одобрение, не съответства на нормални условия на движение, както са определени в точка 47 от настоящото решение.
- 50 Съдържащото се в точка 47 от настоящото решение тълкуване, че понятието „нормална работа и използване“ на превозно средство препраща към неговото използване при реални условия на движение, каквито обикновено съществуват на територията на Съюза, се потвърждава и от преследваната с Регламент № 715/2007 цел, която, както става ясно от съображения 1 и 6 от него, е да се осигури висока степен на защита на околната среда, и по-специално да се намалят значително емисиите на азотен оксид (NO<sub>x</sub>) от дизелови превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на граничните стойности за замърсяване (вж. в този смисъл решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 67, 86 и 87).

- 51 Що се отнася до това дали софтуер като разглеждания в главното производство намалява ефективността на системата за контрол на емисиите при нормални условия на движение, безспорно е, че температури на околната среда под 15 градуса по Целзий, както и движението по пътища с надморска височина над 1 000 метра са обичайни за територията на Съюза.
- 52 Освен това следва да се отбележи, че Регламент № 692/2008, приложим към фактите по главното производство, който по силата на член 1 определя разпоредбите за прилагане на членове 4, 5 и 8 от Регламент № 715/2007, предвижда в член 3, параграф 9, втора алинея, че производителите съобщават на одобряващия орган информация, показваща, че устройството за последващо третиране на азотни оксиди (NOx) достига достатъчно висока температура, за да работи ефективно в рамките на 400 секунди след пускане в ход на студен двигател при -7 градуса по Целзий. Според същия този член 3, параграф 9, пета алинея одобряващият орган не издава типово одобрение, ако предоставената информация не е достатъчна, за да докаже, че устройството за последващо третиране действително достига достатъчно висока температура за ефективна работа в рамките на определения период от време. Последната разпоредба потвърждава тълкуването, че предвидените в Регламент № 715/2007 гранични стойности на емисиите трябва да се спазват, когато температурите са значително по-ниски от 15 градуса по Целзий.
- 53 Ето защо следва да се приеме, че софтуер като разглеждания в главното производство намалява ефективността на системата за контрол на емисиите „при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 и че следователно той представлява измервателно-коригиращо устройство по смисъла на тази разпоредба.
- 54 В резултат на това на първия въпрос следва да се отговори, че член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 във връзка с член 5, параграф 1 от този регламент трябва да се тълкува в смисъл, че устройство, което гарантира спазването на предвидените в посочения регламент гранични стойности на емисиите само в температурния прозорец, представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10.

### ***По втория и третия въпрос***

#### *По допустимостта*

- 55 IR изтъква, че вторият въпрос, с който запитващата юрисдикция иска да се установи дали обстоятелството, че устройство като температурния прозорец е необходимо за предпазване на двигателя от повреди, оказва влияние върху правомерността на подобно устройство, е от хипотетично естество, доколкото самата юрисдикция е посочила, че не е могла да определи дали температурният прозорец е необходим за предпазване на двигателя на съответното превозно средство от повреди.
- 56 Следва да се припомни, че съгласно постоянната практика в рамките на сътрудничеството между Съда и националните юрисдикции, въведено с член 267 ДФЕС, само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално решение, за да може да се произнесе, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. Следователно, щом като поставените

въпроси се отнасят до тълкуването на правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе (решение от 24 ноември 2020 г., *Openbaar Ministerie* (Съставяне на подправени документи), C-510/19, EU:C:2020:953, т. 25 и цитираната съдебна практика).

- 57 От това следва, че въпросите, които се отнасят до правото на Съюза, по презумпция са релевантни. Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция преюдициално запитване само когато е съвсем очевидно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (решение от 24 ноември 2020 г., *Openbaar Ministerie* (Съставяне на подправени документи), C-510/19, EU:C:2020:953, т. 26 и цитираната съдебна практика).
- 58 В случая, действително, в акта за преюдициално запитване запитващата юрисдикция посочва, че не е възможно да се определи дали температурният прозорец е необходим за предпазване на двигателя на съответното превозно средство от повреди.
- 59 От акта обаче следва също, че с втория и третия си въпрос, които следва да се разгледат заедно, тази юрисдикция изразява съмнения относно тълкуването, което следва да се даде на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, който предвижда, че забраната за използване на измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисиите, не се прилага, когато „необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство“.
- 60 При тези обстоятелства не е очевидно, че поисканото от въпросната юрисдикция тълкуване на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство или засяга проблем от хипотетично естество.
- 61 Следователно вторият и третият въпрос са допустими.

#### *По същество*

- 62 С втория и третия си въпрос по същество запитващата юрисдикция иска да се установи дали член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство, което гарантира спазването на предвидените в този регламент гранични стойности на емисиите само в температурния прозорец, може да попадне в обхвата на изключението от забраната за използване на такива устройства, предвидено в тази разпоредба, ако това устройство цели да предпази EGR клапана.
- 63 Доколкото предвижда изключение от забраната за използване на измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисиите, тази разпоредба трябва да се тълкува ограничително (вж. в този смисъл решение от 17 декември 2020 г., *CLCV* и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 111 и 112).

- 64 Що се отнася, най-напред, до понятието „[д]вигател“, съдържащо се в член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, както отбелязва генералният адвокат в точки 118 и 119 от заключението си, приложение I към Регламент № 692/2008 въвежда изрично разграничение между двигателя и системата за контрол на замърсяването. Всъщност изискванията относно „двигателя“ са посочени в точка 3.3.1.2 от това приложение, докато тези относно „[п]араметрите на системата за контрол на замърсяването“ са посочени в точка 3.3.1.3 от въпросното приложение. Последната точка, буква в) изрично включва рециркулацията на отработилите газове. Следователно EGR клапанът, който позволява пренасочването на отработилите газове към всмукателния колектор, за да изгорят повторно, представлява компонент, който е различен от двигателя. Всъщност той се намира в изходната част на двигателя след изпускателния колектор.
- 65 По-нататък, що се отнася до понятията „авария“ и „повреда“, съдържащи се в член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, Съдът е постановил, че за да може да бъде оправдано в съответствие с тази разпоредба, измервателно-коригиращо устройство, намаляващо ефективността на системите за контрол на емисиите, то трябва да позволява предпазване на двигателя от настъпването на внезапни и извънредни щети (решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 109).
- 66 Във всеки случай замърсяването и стареенето на двигателя не могат да се считат за „авария“ или за „повреда“ по смисъла на въпросната разпоредба, тъй като, тези събития по принцип са предвидими и присъщи на нормалното функциониране на дадено превозно средство (решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 110).
- 67 Това тълкуване се подкрепя от целта на Регламент № 715/2007, състояща се, както беше посочено в точка 50 от настоящото решение, в това да се осигури висока степен на защита на околната среда и да се подобри качеството на въздуха в рамките на Съюза, което предполага ефективно намаляване на емисиите на азотни оксиди (NOx) през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства. Всъщност забраната по член 5, параграф 2 от този регламент би била лишена от смисъл и от всякакво полезно действие, ако се позволи на производителите да оборудват автомобилите с такива измервателно-коригиращи устройства с единствената цел да предпазят двигателя от замърсяване или стареене (решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 113).
- 68 Следователно само непосредствените рискове от повреда или авария на двигателя, които създават конкретна опасност при управлението на превозно средство, могат да оправдаят използването на измервателно-коригиращо устройство съгласно член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007.
- 69 Тълкуването на термина „повреда“, дадено от Съда в решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател) (C-693/18, EU:C:2020:1040), не се поставя под въпрос от довода на германското правителство и на Volkswagen, че от преводите на този термин на английски („*damage*“) и на немски език („*Beschädigung*“) следва, че въпросният термин не обхваща само внезапни и непредвидими събития.

- 70 Всъщност, от една страна, както по същество отбелязва генералният адвокат в точка 115 от заключението си, въпреки че, за разлика от определението на същия термин на френски език, определенията му на английски и немски език не предполагат непременно, че дадена повреда се дължи на „внезапно“ събитие, те не опровергават възприетото от Съда тълкуване на термина „повреда“. От друга страна, следва да се припомни, че възприетото от Съда стриктно тълкуване се основава на припомнените в точки 63 и 67 от настоящото решение мотиви.
- 71 Германското правителство и Volkswagen обаче изтъкват, че разглежданото измервателно-коригиращо устройство е оправдано, тъй като в случай на прекалено ниски или прекалено високи температури могат да се образуват наслагвания при рециркулацията на отработилите газове, което да доведе по този начин до лошо позициониране на EGR клапана, а именно, например, до клапан, който вече не се отваря или който вече не се затваря правилно, дори до пълно блокиране на този клапан. Повреден или недобре позициониран EGR клапан обаче можел да причини повреда на самия двигател, и по-специално да доведе до това превозното средство да загуби мощността си. Освен това било невъзможно да се предвиди и изчисли в кой момент прагът на неизправност на EGR клапана ще бъде достигнат, тъй като този праг може да бъде надминат внезапно и непредвидимо, дори клапанът да е редовно поддържан. Загуба на мощност на превозното средство, настъпила внезапно и непредвидимо, щяла да засегне безопасното функциониране на превозното средство, увеличавайки например значително опасността от тежко пътнотранспортно произшествие при изпреварване.
- 72 Освен това Volkswagen поддържа, че замърсяването на компоненти от системата за рециркулация на отработилите газове, предизвиквайки проблем във функционирането на EGR клапана, който може да доведе до блокирането му, е възможно да има за резултат изгаряне на филтъра за частици и опожаряване на двигателя, а впоследствие и опожаряване на цялото превозно средство, което застрашавало безопасното функциониране на превозното средство.
- 73 В това отношение следва да се отбележи, че от самия текст на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 следва, че за да попадне в обхвата на предвиденото в тази разпоредба изключение, необходимостта от измервателно-коригиращо устройство трябва да се оправдае не само от гледна точка на предпазването на двигателя от повреда или авария, но и от гледна точка на осигуряване на безопасното управление на превозното средство. Всъщност, както отбелязва генералният адвокат в точка 106 от заключението си, предвид използването в посочената разпоредба на съюза „и“, тя трябва да се тълкува в смисъл, че предвидените в нея условия са кумулативни.
- 74 Следователно, като се има предвид, както бе подчертано в точка 63 от настоящото решение, стриктното тълкуване, което трябва да се даде на това изключение, измервателно-коригиращо устройство като разглежданото в главното производство може да бъде оправдано с въпросното изключение само доколкото се установи, че това устройство отговаря стриктно на необходимостта да се избегнат непосредствените рискове от повреда или авария на двигателя, причинени от неизправност на компонент от системата за рециркулация на отработилите газове, които рискове са толкова сериозни, че при управлението на превозното средство, което е оборудвано с въпросното устройство, създават конкретна опасност. Както обаче подчертава генералният адвокат в точка 126 от



заклучението си, в спора по главното производство подобна проверка е част от преценката на фактите, която е от компетентността единствено на запитващата юрисдикция.

- 75 Освен това, макар да е вярно, че член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 формално не налага други условия за прилагане на изключението, предвидено в тази разпоредба, това не променя факта, че измервателно-коригиращо устройство, което при нормални условия на движение би трябвало да функционира през по-голямата част от годината, за да се предпази двигателят от повреда или авария и за да се гарантира безопасното управление на превозното средство, би било в явно противоречие с целта, преследвана от този регламент, въпросната разпоредба от която позволява да се предвидят изключения само при много специфични обстоятелства, и би се стигнало до непропорционално засягане на самия принцип за ограничаване на емисиите на азотни оксиди (NO<sub>x</sub>) от превозните средства.
- 76 Следователно предвид стриктното тълкуване, което следва да се даде на посочения член 5, параграф 2, буква а), такова измервателно-коригиращо устройство не може да бъде оправдано съгласно тази разпоредба.
- 77 Да се приеме, че измервателно-коригиращо устройство като описаното в точка 75 от настоящото решение може да попадне в обхвата на изключението, предвидено в член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, би довело до това изключението да се прилага през по-голямата част от годината при реални условия на движение на територията на Съюза, така че принципът на забрана на такива измервателно-коригиращи устройства, установен в същия член 5, параграф 2, на практика би могъл да се прилага по-рядко от посоченото изключение.
- 78 От друга страна, Volkswagen и германското правителство изтъкват, че понятието „необходимост“ от измервателно-коригиращо устройство не изисква най-добрата налична техника и че следва да се вземе предвид състоянието на техниката към датата на типовото одобрение на ЕО, за да се прецени дали тази необходимост е оправдана от гледна точка на предпазването на двигателя и на безопасното управление на превозното средство по смисъла на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007. Не било оспорено обаче, че използването на система EGR, която работи според температурен прозорец, в различна според момента на одобряване степен, съответства на състоянието на техниката. Освен това тълкуването на термина „необходимост“, съдържащ се в тази разпоредба, трябвало да отчита необходимостта от претегляне на интересите в областта на околната среда и на икономическите интереси на производителите.
- 79 В това отношение следва да се подчертае, както отбелязва генералният адвокат в точка 129 от заключението си, от една страна, че от съображение 7 от Регламент № 715/2007 следва, че когато законодателят на Съюза е определил граничните стойности за емисиите на замърсители, той е взел предвид икономическите интереси на производителите, и по-специално разходите, наложени на предприятията от необходимостта да спазват тези стойности. Така производителите трябва да се адаптират и да прилагат технически устройства, годни да зачитат посочените стойности, тъй като този регламент по никакъв начин не налага използването на конкретна технология.
- 80 От друга страна, както бе посочено в точка 67 от настоящото решение, целта на Регламент № 715/2007, а именно да се осигури висока степен на защита на околната среда и да се подобри качеството на въздуха в рамките на Съюза, включва ефективно намаляване на

емисиите на азотен оксид (NOx) през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства (решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 113). Разрешаването обаче на измервателно-коригиращо устройство на основание член 5, параграф 2, буква а) от този регламент единствено поради това че например разходите за изследователска дейност са високи, че техническото устройство е скъпо или че дейностите по поддръжката на превозното средство са по-чести и по-скъпи за потребителя, би поставило под въпрос тази цел.

- 81 При тези обстоятелства и предвид факта, че тази разпоредба трябва, както бе припомнено в точки 63 и 74 от настоящото решение, да се тълкува стриктно, следва да се приеме, че „необходимостта“ от измервателно-коригиращо устройство по смисъла на посочената разпоредба е налице само когато към момента на типовото одобрение на ЕО на това устройство или на превозното средство, което е оборудвано с него, няма друго техническо решение, което позволява да се избегнат непосредствени рискове от повреда или авария на двигателя, които създават конкретна опасност при управлението на превозното средство.
- 82 Ето защо на втория и третия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство, което гарантира спазването на предвидените в този регламент гранични стойности на емисиите само в температурния прозорец, не може да попадне в обхвата на предвиденото в тази разпоредба изключение от забраната за използване на такива устройства само поради факта, че това устройство цели да предпази EGR клапана, освен ако бъде установено, че въпросното устройство отговаря стриктно на необходимостта да се избегнат непосредствените рискове от повреда или авария на двигателя, причинени от неизправност на този компонент, които рискове са толкова сериозни, че при управлението на превозното средство, което е оборудвано със същото устройство, те създават конкретна опасност. При всички положения предвиденото в член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 изключение не може да обхване измервателно-коригиращо устройство, което при нормални условия на движение би трябвало да функционира през по-голямата част от годината, за да може двигателят да бъде предпазен от повреда или авария и да се гарантира безопасното управление на превозното средство.

### ***По четвъртия въпрос***

- 83 В съответствие със съдебната практика, припомнена в точка 33 от настоящото решение, и с оглед на указанията, съдържащи се в акта за преюдициално запитване, за да се даде полезен отговор на запитващата юрисдикция, следва да се приеме, че с четвъртия си въпрос по същество тази юрисдикция иска да се установи дали член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 във връзка с член 3, точка 10 от този регламент трябва да се тълкува в смисъл, че обстоятелството, че измервателно-коригиращо устройство по смисъла на последната разпоредба е било инсталирано след пускане на превозно средство в движение, при ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44, е релевантно, за да се прецени дали използването на това устройство е забранено по силата на член 5, параграф 2.

*По допустимостта*

- 84 Германското правителство смята, че настоящият въпрос е недопустим, тъй като в акта за преюдициално запитване не са изложени причините, поради които отговорът на такъв въпрос е необходим за решаването на спора в главното производство.
- 85 В случая не е очевидно, че четвъртият въпрос попада в някоя от хипотезите, изброени в точка 57 от настоящото решение, в които Съдът може да откаже да се произнесе по преюдициален въпрос.
- 86 Напротив, от акта за преюдициално запитване става ясно, от една страна, че инсталирането на разглежданото измервателно-коригиращо устройство е имало за цел да отстрани неправомерността на превключвателната система, както и да отговори на изискванията на Регламент № 715/2007 посредством ремонт, а от друга страна, че според запитващата юрисдикция следва да се определи дали обстоятелството, че с разглежданото измервателно-коригиращо устройство не е било оборудвано превозното средство към момента на пускането му в движение, има значение, за да се прецени съответства ли това устройство на Регламента.
- 87 Следователно четвъртият въпрос е допустим.

*По същество*

- 88 Нито от текста на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, който предвижда, че използването на измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии, е забранено, освен при някои изключения, нито от текста на член 3, точка 10 от този регламент, който определя понятието „измервателно-коригиращо устройство“, следва, че се налага разграничение в зависимост от това дали устройството е инсталирано на етапа на производството на превозно средство, или едва след пускането му в движение, по-специално след ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44, за да се прецени дали използването на това устройство е забранено.
- 89 Както отбелязва генералният адвокат в точки 137 и 138 от заключението си, това тълкуване се потвърждава от контекста, в който се вписват тези разпоредби на Регламент № 715/2007, и от преследваната от него цел.
- 90 Всъщност, от една страна, що се отнася до контекста на посочените разпоредби, следва да се отбележи, че в съответствие с член 4, параграф 1, първа алинея, второ изречение от Регламент № 715/2007 производителите доказват, че всички нови резервни устройства, регулиращи замърсяването, за които се изисква типово одобрение, продавани или пускани в експлоатация в Съюза, са получили типово одобрение в съответствие с регламента и мерките по прилагането му. В член 4, параграф 1, втора алинея се уточнява, че това задължение включва спазване на граничните стойности за емисиите, предвидени в приложение I към посочения регламент, и мерките по прилагане, посочени в член 5 от същия регламент.
- 91 Освен това съгласно член 10, параграф 1 от Регламент № 692/2008 „[п]роизводителят отговаря за това, резервните устройства, регулиращи замърсяването, предназначени за монтиране на превозни средства, получили типово одобрение на ЕО, обхванати от

Регламент [№ 715/2007], да са получили типово одобрение на ЕО като отделни технически възли по смисъла на член 10, параграф 2 от Директива [2007/46], в съответствие с член 12, член 13 и приложение XIII към настоящия регламент“.

- 92 От тези разпоредби на Регламенти № 715/2007 и № 692/2008 следва, че устройствата за контрол на замърсяването трябва да спазват задълженията, предвидени в Регламент № 715/2007, независимо дали са инсталирани първоначално, или след пускането на превозно средство в движение.
- 93 От друга страна, да се позволи на производителите на превозни средства да инсталират след пускането в движение на дадено превозно средство измервателно-коригиращо устройство, което не спазва тези задължения, би било в противоречие с преследваната от Регламент № 715/2007 цел, припомнена в точка 50 от настоящото решение, а именно да се осигури висока степен на защита на околната среда, и по-специално да се намалят значително емисиите на азотен оксид (NOx) от дизелови превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на граничните стойности за замърсяване.
- 94 Ето защо на четвъртия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 във връзка с член 3, точка 10 от този регламент трябва да се тълкува в смисъл, че обстоятелството, че измервателно-коригиращо устройство по смисъла на последната разпоредба е било инсталирано след пускане на превозно средство в движение, при ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44, не е релевантно, за да се прецени дали използването на това устройство е забранено по силата на член 5, параграф 2.

### **По съдебните разноски**

- 95 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (голям състав) реши:

- 1) Член 3, точка 10 от 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, във връзка с член 5, параграф 1 от този регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че устройство, което гарантира спазването на предвидените в посочения регламент гранични стойности на емисиите само при външна температура между 15 и 33 градуса по Целзий и надморска височина на движение под 1 000 метра, представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10.**

- 2) Член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство, което гарантира спазването на предвидените в този регламент гранични стойности на емисиите само при външна температура между 15 и 33 градуса по Целзий и надморска височина на движение под 1 000 метра, не може да попадне в обхвата на предвиденото в тази разпоредба изключение от забраната за използване на такива устройства само поради факта, че това устройство цели да предпази клапана за рециркулация на отработилите газове, освен ако бъде установено, че въпросното устройство отговаря стриктно на необходимостта да се избегнат непосредствените рискове от повреда или авария на двигателя, причинени от неизправност на този компонент, които рискове са толкова сериозни, че при управлението на превозното средство, което е оборудвано със същото устройство, те създават конкретна опасност. При всички положения предвиденото в член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 изключение не може да обхване измервателно-коригиращо устройство, което при нормални условия на движение би трябвало да функционира през по-голямата част от годината, за да може двигателят да бъде предпазен от повреда или авария и да се гарантира безопасното управление на превозното средство.
- 3) Член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 във връзка с член 3, точка 10 от този регламент трябва да се тълкува в смисъл, че обстоятелството, че измервателно-коригиращо устройство по смисъла на последната разпоредба е било инсталирано след пускане на превозно средство в движение, при ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 година относно някои аспекти на продажбата на потребителски стоки и свързаните с тях гаранции, не е релевантно, за да се прецени дали използването на това устройство е забранено по силата на член 5, параграф 2.

Подписи