



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

21 март 2023 година*

„Преюдициално запитване — Сближаване на законодателствата — Одобряване на моторните превозни средства — Директива 2007/46/ЕО — Член 18, параграф 1 — Член 26, параграф 1 — Член 46 — Регламент (ЕО) № 715/2007 — Член 5, параграф 2 — Моторни превозни средства — Дизелов двигател — Емисии на замърсители — Клапан за рецикулация на отработилите газове (клапан EGR) — Намаляване на емисиите на азотни оксиди (NOx), ограничено чрез „температурен прозорец“ — Измервателно-коригиращо устройство — Защита на интересите на отделния купувач на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство — Право на обезщетение за вреди, основано на деликтната отговорност на производителя на това превозно средство — Начин за изчисляване на обезщетението за вреди — Принцип на ефективност — Член 267 ДФЕС — Допустимост — Сезиране на Съда от едноличен състав“

По дело C-100/21

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Ravensburg (Областен съд Равенсбург, Германия) с акт от 12 февруари 2021 г., постъпил в Съда на 17 февруари 2021 г., в рамките на производство по дело

QV

срещу

Mercedes-Benz Group AG, по-рано Daimler AG,

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: К. Lenaerts, председател, L. Bay Larsen, заместник-председател, Ал. Арабаджиев, А. Prechal, К. Jürimäe и Р. G. Хуереб (докладчик), председатели на състави, М. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, А. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Z. Csehi и О. Spineanu-Matei, съдии,

генерален адвокат: А. Rantos,

секретар: М. Krausenböck, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 8 март 2022 г.,

* Език на производството: немски.

като има предвид становищата, представени:

- за QB, от P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser и A. Pacura, Rechtsanwälte,
- за Mercedes-Benz Group AG, от M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner и N. Wimmer, Rechtsanwälte,
- за германското правителство, от J Möller и D. Klebs, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от M. Huttunen, M. Noll-Ehlers и K. Talabér-Ritz, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 2 юни 2022 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 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), изменена с Регламент (ЕО) № 385/2009 на Комисията от 7 май 2009 година (ОВ L 118, 2009 г., стр. 13) (наричана по-нататък „Рамковата директива“), във връзка с член 5, параграф 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 267, втора алинея ДФЕС.
- 2 Запитването е отправено във връзка със спор между QB и Mercedes-Benz Group AG, по-рано Daimler AG, производител на автомобили, относно това дали QB има право на претендираното от него обезщетение за вреди и как трябва да се изчисли обезщетението, което евентуално му се дължи поради придобиването на дизелово моторно превозно средство, оборудвано със софтуер, който намалява рециркулацията на замърсяващите газове на това превозно средство според външната температура и не отговаря на изискванията, произтичащи от правото на Съюза.

Правна уредба

Правото на Съюза

Рамковата директива

- 3 Рамковата директива е отменена с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 2018 г., стр. 1), считано от 1 септември 2020 г. Предвид обаче момента на настъпване на фактите по спора в главното производство тази рамкова директива остава приложима по отношение на последния.
- 4 Съгласно съображение 3 от посочената рамкова директива:
- „Техническите изисквания, приложими към системите, компонентите, отделните технически възли и превозните средства, следва да бъдат хармонизирани и уточнени чрез регулаторни актове. Тези регулаторни актове следва да целят предимно обезпечаването на висока степен на безопасност по пътищата, опазване на здравето, опазване на околната среда, енергийна ефективност и защита срещу неразрешена употреба“.
- 5 Член 1 от същата рамкова директива предвижда:
- „Настоящата директива създава хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания за одобрение на всички нови превозни средства в рамките на приложното ѝ поле, както и на системите, компонентите и отделните технически възли, предназначени за тези превозни средства, с оглед улесняване на тяхната регистрация, продажба и пускане в действие в Общността.
- [...]
- В изпълнение на настоящата директива специфичните технически изисквания относно производството и функционирането на превозните средства се регламентират от регулаторни актове, изчерпателният списък на които се съдържа в приложение IV“.
- 6 Член 3, точки 5 и 36 от Рамковата директива гласи:
- „За целите на настоящата директива и на регулаторните актове, изброени в приложение IV, освен ако в тях не е предвидено друго:
- [...]
5. „типово одобрение на ЕО“ означава процедура, чрез която държава членка удостоверява, че даден тип превозно средство, система, компонент или отделен технически възел отговаря на съответните административни разпоредби и технически изисквания на настоящата директива и на регулаторните актове, изброени в приложение IV или XI“.

[...]

36. „сертификат за съответствие“ е документът, изложен в приложение IX, който се издава от производителя и удостоверява, че дадено превозно средство, принадлежащо към серията на тип, одобрен в съответствие с настоящата директива, отговаря на изискванията на всички регулаторни актове по времето на неговото производство“.

7 Член 4 от Рамковата директива има следния текст:

„1. Държавите членки осигуряват изпълнението от страна на производителите, кандидатстващи за одобрение, на задълженията по настоящата директива.

2. Държавите членки одобряват само такива превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, които отговарят на изискванията на настоящата директива.

3. Държавите членки регистрират или позволяват продажбата или пускането в действие само на такива превозни средства, [...], компоненти или отделни технически възли, които отговарят на изискванията на настоящата директива.

[...]“.

8 Член 8, параграф 6 от посочената рамкова директива гласи:

„Органът по одобряването информира незабавно органите по одобряването на другите държави членки за всеки свой отказ да издаде одобрение и всяко свое решение да отнеме одобрението на всякакъв вид превозни средства, като излага причините за своето решение“.

9 Съгласно член 13, параграф 1 от същата рамкова директива:

„Производителят незабавно информира държава членка, издала типовото одобрение на ЕО, за всяка промяна в детайлните изисквания, отбелязани в информационния пакет. Държавата членка решава съгласно правилата, установени в настоящата глава, каква процедура да следва. В случай на нужда държавата членка може да реши след консултации с производителя, че трябва да се издаде ново типово одобрение на ЕО“.

10 Член 18, параграф 1 от Рамковата директива предвижда:

„Производителят, в качеството си на притежател на типово одобрение на ЕО за превозно средство, издава сертификат за съответствие на всяко превозно средство, независимо дали то е комплектовано, некомплектовано или напълно комплектовано, ако то е произведено в съответствие с одобрения тип превозно средство.

[...]“.

11 Член 26, параграф 1 от тази рамкова директива има следния текст:

„Без да се засягат разпоредбите на член[ове] 29 и 30, държавите членки регистрират и разрешават продажбата и пускането в действие на превозни средства само ако те са придружени от валиден сертификат за съответствие, издаден съгласно член 18.

[...]“.

12 Член 30, параграф 1 от посочената рамкова директива гласи:

„Ако държава членка, издала типово одобрение, установи, че нови превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, придружени от сертификат за съответствие или носещи маркировка за одобрение, не съответстват на типа, който е одобрила, тя взема необходимите мерки, включително, ако е необходимо, отнемане на типовото одобрение, за да гарантира, че произведените превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, ако случаят е такъв, са приведени в съответствие с одобрения тип. Органът по одобряването на тази държава членка уведомява за взетите мерки органите по одобряването на другите държави членки“.

13 Член 46 от същата рамкова директива предвижда:

„Държавите членки определят санкциите за нарушаване на разпоредбите на настоящата директива и в частност на забраните, съдържащи се или произлизащи от член 31, и на регулаторните актове, посочени в приложение IV, част I, и взимат необходимите мерки за тяхното прилагане. Определените санкции трябва да бъдат ефикасни, пропорционални и с възпиращ ефект. Държавите членки уведомяват [Европейската комисия] за съответните разпоредби, не по-късно от 29 април 2009 г. и възможно най-бързо съобщават за всички евентуални последващи промени“.

14 Приложение IX към Рамковата директива описва съдържанието на сертификата за съответствие на ЕО. Точка 0 от това приложение гласи:

„Сертификатът за съответствие е декларация, издадена от производителя на превозното средство на купувача в уверение на това, че придобитото от него превозно средство съответства на законодателството в Европейския съюз, което е в сила към момента на производството на превозното средство.

Сертификатът за съответствие служи и за да позволи на компетентните органи на държавите членки да регистрират превозни средства, без да трябва да изискват заявителят да представя допълнителна техническа документация.

[...]“.

Регламент № 715/2007

15 Съгласно съображения 1, 5, 6 и 17 от Регламент № 715/2007:

„(1) [...] [Т]ехническите 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.

[...]

(5) Постигането на целите на ЕС в областта на качеството на въздуха изисква постоянно усилие за намаляване на емисиите от превозни средства. [...]

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

[...]

(17) Необходим е стандартизиран метод за измерване на разхода на гориво и емисиите на въглероден диоксид от превозните средства, за да се избегне появата на технически бариери пред търговията между държавите членки. Освен това е необходимо да се гарантира предоставянето на обективна и точна информация на купувачите и потребителите“.

16 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“.

17 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“.

18 Член 4, параграфи 1—3 от същия регламент гласи:

„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. [...]

[...]

3. Производителите вписват емисиите на въглероден диоксид и стойностите за разхода на гориво в документ, който се дава на купувача на превозното средство при покупката“.

19 Член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 има следния текст:

„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;

[...]“.

20 Съгласно член 13 от този регламент:

„1. Държавите членки предписват разпоредби, съдържащи санкциите, приложими при нарушения на разпоредбите на настоящия регламент от страна на производителите, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. [...]

2. Видовете нарушения, подлежащи на санкция, включват:

[...]

г) използване на измервателно-коригиращи устройства;

[...]“.

Германското право

21 Член 823 от Bürgerliches Gesetzbuch (Граждански кодекс, наричан по-нататък „BGB“) предвижда:

„1. Който умишлено или поради небрежност противоправно причини другиму смърт, телесно увреждане или увреждане на здравето или накърни неговата свобода, имущество или друго негово право, е длъжен да поправи произтеклите от това вреди.

2. Същото задължение има и този, който наруши закон, предназначен да защити другото. Ако според съдържанието на закона той може да бъде нарушен и без да е налице вина, задължението за поправяне на вредите възниква само при наличието на вина“.

22 Член 348 от Zivilprozessordnung (Граждански процесуален кодекс, наричан по-нататък „ZPO“) гласи:

„(1) Тричленният състав се произнася чрез един от членовете си в качеството на едноличен състав. [...]

[...]

(3) В следните случаи едноличният състав изпраща делото на тричленния състав, който трябва да прецени дали да поеме решаването му:

1. когато по делото има особени фактически или правни трудности,

2. когато делото има принципно значение или

3. когато страните поискат това по общо съгласие.

Тричленният състав поема делото, когато са изпълнени условията по първо изречение, точка 1 или 2. Той се произнася по този въпрос с определение. Връщане на делото на едноличния състав не се допуска.

[...]“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

23 На 20 март 2014 г. QB купува от Auto Y GmbH срещу 29 999 евро употребяван автомобил с марка „Mercedes-Benz“, модел C 220 CDI, оборудван с дизелов двигател от поколение Евро 5, с изминати 28 591 километра. Това превозно средство, пуснато на пазара от производителя на автомобили Daimler, е регистрирано за първи път на 15 март 2013 г.

24 Въпросното превозно средство е оборудвано със софтуер за управление на двигателя, който при външни температури под определен праг намалява степента на рециркулация на отработилите газове, което води до увеличаване на емисиите на NOx. Рециркулацията съответно е напълно ефективна само ако външната температура не пада под този праг (наричан по-нататък „температурният прозорец“). В тази връзка страните по главното производство спорят точно под каква външна температура започва да намалява степента на рециркулация и колко е това намаление.

25 QB предявява пред Landgericht Ravensburg (Областен съд Равенсбург, Германия), запитващата юрисдикция, иск за обезщетение за вредите, които Mercedes-Benz Group му е причинило, оборудвайки процесното превозно средство с измервателно-коригиращи устройства, забранени по силата на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.

- 26 Пред тази юрисдикция страните по главното производство съответно спорят относно това дали процесното превозно средство е оборудвано с такива забранени устройства, относно обхвата на евентуалното право на обезщетение на QV и относно евентуалното приспадане, от размера на обезщетението, на ползите, които QV е извлякъл от употребата на превозното средство.
- 27 Запитващата юрисдикция смята, че температурният прозорец представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 и член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Всъщност степента на рециркулация на отработилите газове от процесното превозно средство и следователно ефективността на системата за контрол на емисиите намалявали още при външна температура над 0 градуса по Целзий, въпреки че тази температура е в рамките на „условия[та], които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“ по смисъла на този член 3, точка 10.
- 28 Тази юрисдикция счита също така, че на пръв поглед изключението, предвидено в член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, не е приложимо към спора по главното производство, тъй като единствено непосредствените рискове от повреди, които пораждаат конкретна опасност по време на управлението на превозното средство, могат да обосноват използването на измервателно-коригиращо устройство (решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател), C-693/18, EU:C:2020:1040, т. 114). Тя се съмнява, че отговаря на строгите условия за прилагане на това изключение температурен прозорец, с който се цели да се попречи на образуването на отлагания в двигателя и съответно да се предотврати неговото износване.
- 29 Според запитващата юрисдикция на QV би могло да се признае право на обезщетение за вреди на основание член 823, параграф 2 от BGB, който се отнася до случаите на обикновена небрежност. Тази разпоредба впрочем предполагала нарушение на закон, предназначен да защити друго, което съгласно практиката на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) означава същият да цели защита на отделно лице или отделна група лица от засягане на конкретни правни блага. В това отношение било достатъчно посоченият закон да е приет с цел да се предостави правна защита на това отделно лице или тази отделна група лица, дори да се отнася главно до защитата на общия интерес. Освен това посочената разпоредба предполагала опасността, срещу която този закон следва да осигурява защита, да се изразява в конкретна вреда и конкретното увредено лице или лица да попадат в персоналното приложното поле на същия закон. Ето защо запитващата юрисдикция иска да установи дали член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Рамковата директива, във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, се отнасят, освен до защитата на общи интереси, и до защитата на интересите на отделното лице, закупило превозно средство, което не е в съответствие с правото на Съюза, по-специално когато това превозно средство е оборудвано с измервателно-коригиращо устройство, забранено по силата на последната разпоредба.
- 30 По тези въпроси съществували различни тълкувания в германската съдебна практика и доктрина. Според Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) актовете на Съюза, приети с цел хармонизиране на приложимите за превозните средства технически изисквания, се отнасяли главно до това да се осигури висока степен на безопасност по пътищата и на опазване на здравето и околната среда. Освен това член 5 от Регламент № 715/2007 нямал за цел да защитава правото на икономическо самоопределяне на отделния купувач на превозно средство.

- 31 Обратно, няколко областни съдилища считали, че член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Рамковата директива, както и член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 имат за предмет и индивидуалната защита на купувача на превозно средство. Всъщност една от целите на сертификата за съответствие съгласно приложение IX към Рамковата директива била производителят на превозното средство да гарантира на купувача му, че същото е в съответствие със законовите разпоредби, приложими в Съюза към момента на производството му. Този сертификат имал за цел и да улесни административната регистрационна процедура и свободното движение на стоки в рамките на Съюза.
- 32 В случай че се приеме, че разпоредбите, посочени в точка 29 от настоящото решение, защитават само общи правни интереси, а не частните интереси на купувачите, запитващата юрисдикция освен това иска да установи дали принципът на ефективност би могъл да изисква всяко нарушение, което производител на автомобили е извършил умишлено или поради небрежност, пускайки на пазара превозни средства, оборудвани със забранено по силата на член 5 от Регламент № 715/2007 измервателно-коригиращо устройство, да бъде санкционирано, като се допусне съответният купувач да предяви право на обезщетение за вреди, основано на деликтната отговорност на този производител.
- 33 В това отношение според Landgericht Stuttgart (Областен съд Штутгарт, Германия) приложимостта на член 823, параграф 2 от BGB се основава на обстоятелството, че в интерес на ефективното прилагане на правото на Съюза е необходимо релевантните разпоредби от правото на Съюза да бъдат скрепени с гражданскоправни санкции.
- 34 В случай че QV има такова право на обезщетение на основание член 823, параграф 2 от BGB, запитващата юрисдикция иска да установи дали за целите на практическото прилагане на приложимите в случая разпоредби от правото на Съюза е необходимо ползите от употребата на процесното превозно средство да не се приспадат от обезщетението или да се приспадат само в ограничена степен. Тази юрисдикция отбелязва, че в германската съдебна практика и доктрина съществуват различни гледни точки по този въпрос, включително що се отнася до отражението, което забраната за неоснователно обогатяване би могла да има върху подобно приспадане.
- 35 В тази връзка Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) считал, от една страна, че с оглед на забраната за неоснователно обогатяване, предвидена в германското право относно обезщетяването за вреди, увреденото лице не бива да бъде поставяно в по-благоприятно положение от това, в което би се намирало, ако вредоносното събитие не беше настъпило, и от друга страна, че от обезщетението за вреди следва да се приспадат само обусловените от вредоносното събитие ползи, без причинителят на вредата прекомерно да се облекчава. За сметка на това редица областни съдилища смятали, че ползите от употребата на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство, могат да се приспадат от обезщетението за вреди.
- 36 Накрая, запитващата юрисдикция, която разглежда делото по главното производство в едноличен състав, отбелязва, че по силата на член 348, параграф 3, първо изречение, точки 1 и 2 от ZPO първоначалният едноличен състав е длъжен да изпрати делото на тричленния състав, който да поеме решаването му, когато по него има особени фактически или правни трудности или то има принципно значение. В това отношение едноличният състав не разполагал с никакво право на преценка. По-специално, от практиката на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) следвало, че конституционният принцип на законен съд, предвиден в член 101, параграф 1, второ изречение от Grundgesetz (Основен

закон), е нарушен, когато едноличният състав сезира Съда с преюдициално запитване, без първо да изпрати делото на тричленния състав, който да прецени дали да поеме решаването му.

- 37 Запитващата юрисдикция обаче е на мнение, че член 267, втора алинея ДФЕС не допуска такова задължение делото да се препраща на тричленния състав. Тя отбелязва, че в решение от 13 декември 2018 г., *Rittinger* и др. (C-492/17, EU:C:2018:1019), Съдът действително е постановил, че от гледна точка на правото на Съюза преюдициално запитване от едноличен състав е допустимо, без значение дали са спазени или не националните процесуални правила. Съдът обаче не разгледал въпроса дали член 267, втора алинея допуска национална разпоредба, която ограничава възможността той да бъде сезиран с такова запитване.
- 38 При тези обстоятелства *Landesgericht Ravensburg* (Областен съд Равенсбург) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Имат ли член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от [Рамковата директива] във връзка с член 5, параграф 2 от [Регламент № 715/2007] за цел и защитата на интересите на отделните купувачи на моторни превозни средства?

При утвърдителен отговор:

2) Включва ли това и интереса на отделния купувач на превозно средство да не придобие превозно средство, което не отговаря на изискванията на правото на Съюза, по-специално да не придобие превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство съгласно член 5, параграф 2 от [Регламент № 715/2007]?

При отрицателен отговор на първия преюдициален въпрос:

3) Несъвместимо ли е с правото на Съюза, ако купувач, който неволно е закупил пуснато на пазара от производителя превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство съгласно член 5, параграф 2 от [Регламент № 715/2007], може да предяви срещу производителя на превозното средство граждански претенции на деликтно основание за обезщетение за причинената му вреда, по-специално и претенция за връщане на платената за превозното средство цена срещу предаването и прехвърлянето на правото на собственост върху превозното средство, само по изключение, когато производителят на превозното средство е действал умишлено и в противоречие с добрите нрави?

При утвърдителен отговор:

4) Изисква ли правото на Съюза в полза на купувача на превозното средство да е налице гражданска претенция за обезщетение за вреди на деликтно основание срещу производителя на превозното средство при всяко виновно (небрежно или умишлено) действие на този производител във връзка с пускането на пазара на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство съгласно член 5, параграф 2 от [Регламент № 715/2007]?

Независимо от отговорите на въпроси 1—4:

- 5) Несъвместимо ли е с правото на Съюза, ако националното право предвижда, че купувачът на превозното средство е длъжен да допусне приспадане на ползите от действителната употреба на превозното средство, когато чрез иск за обезщетение за вреди на деликтно основание иска от производителя да върне покупната цена на пуснато на пазара превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство съгласно член 5, параграф 2 от [Регламент № 715/2007] срещу предаването и прехвърлянето на правото на собственост върху превозното средство?

При отрицателен отговор:

- 6) Несъвместимо ли е с правото на Съюза ползите от употребата да се изчисляват въз основа на цялата покупна цена, без да се направи приспадане поради намалената стойност на превозното средство в резултат на оборудването му със забранено измервателно-коригиращо устройство и/или неволното използване от купувача на превозно средство, което не отговаря на изискванията на правото на Съюза?

Независимо от отговорите на въпроси 1—6:

- 7) Член 348, параграф 3 от ЗПО, доколкото се отнася и до постановяването на определения за отправяне на преюдициално запитване съгласно член 267, втора алинея ДФЕС, несъвместим ли е с правото на националните съдилища да сезират Съда съгласно член 267, втора алинея ДФЕС и следователно трябва ли да бъде оставян без приложение при постановяването на определения за отправяне на преюдициално запитване?“

По искането за възобновяване на устната фаза на производството

- 39) След като генералният адвокат представя заключението си, германското правителство и Mercedes-Benz Group с молби, подадени в секретариата на Съда съответно на 11 и 14 юли 2022 г., искат да бъде разпоредено възобновяване на устната фаза на производството на основание член 83 от Процедурния правилник на Съда.
- 40) В подкрепа на молбата си Mercedes-Benz Group поддържа по същество, че в точка 49 от заключението си генералният адвокат неправилно е приел, че притежаването на превозно средство, което не отговаря на разпоредбите от правото на Съюза в областта на опазването на околната среда поради емисии на замърсяващи газове над определените гранични стойности, причинява неимуществена вреда на този купувач. Всъщност наличието на евентуална неимуществена вреда не било посочено от националната юрисдикция и не било обсъждано от страните.
- 41) В молбата си германското правителство по същество изтъква, от една страна, че доколкото се отнася до приложение IX към Рамковата директива и точка 0 от него, заключението на генералния адвокат се основава на нови обстоятелства, все още необсъждани от страните. От друга страна, това правителство оспорва валидността на тази точка 0.
- 42) Освен това то изразява несъгласието си със заключението на генералния адвокат, тъй като същото пренебрегвало съществуващото отношение между Рамковата директива и 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). От една страна, би било несъвместимо с общата система на последната директива да се предостави на потребителя право на обезщетение при обикновена небрежност. От друга страна, сертификатът за съответствие по смисъла на Рамковата директива не може да се счита за равностоен на производствена гаранция.

- 43 В това отношение следва да се припомни, от една страна, че Статутът на Съда на Европейския съюз и Процедурният правилник не предвиждат възможност за заинтересованите субекти по член 23 от този статут да представят становища в отговор на заключението на генералния адвокат (решение от 16 ноември 2021 г., *Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim* и др., C-748/19—C-754/19, т. 30 и цитираната съдебна практика).
- 44 От друга страна, съгласно член 252, втора алинея ДФЕС генералният адвокат представя публично, при пълна безпристрастност и независимост, мотивирани заключения по делата, за които съгласно Статута на Съда на Европейския съюз се изисква неговото произнасяне. Съдът не е обвързан нито от това заключение, нито от изложените от генералния адвокат мотиви към него. Следователно несъгласието на заинтересован субект със заключението на генералния адвокат, независимо какви въпроси той разглежда в него, само по себе си не може да съставлява основание за възобновяване на устната фаза на производството (решение от 16 ноември 2021 г., *Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim* и др., C-748/19—C-754/19, EU:C:2021:931, т. 31 и цитираната съдебна практика).
- 45 Несъмнено съгласно член 83 от Процедурния правилник във всеки един момент след изслушване на генералния адвокат Съдът може да постанови възобновяване на устната фаза на производството, по-специално когато счита, че делото не е напълно изяснено, когато след закриване на тази фаза някоя от страните посочи нов факт от решаващо значение за решението на Съда или когато делото трябва да се реши въз основа на довод, който не е бил обсъден от заинтересованите субекти.
- 46 В случая обаче Съдът отбелязва, че разполага с всички необходими данни, за да се произнесе, и настоящото дело не се налага да се решава въз основа на довод, който не е бил обсъден от заинтересованите субекти. Накрая, двете молби за възобновяване на устната фаза на производството, посочени в точка 39 от настоящото решение, не разкриват никакъв нов факт от решаващо значение за решението, което Съдът трябва да постанови по това дело.
- 47 При това положение след изслушване на генералния адвокат Съдът прецени, че няма основание да разпорежи възобновяване на устната фаза на производството.

По преюдициалните въпроси

По допустимостта

- 48 Със седмия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 267, втора алинея ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, съгласно която едноличният състав е длъжен, в частност когато делото, с което е сезиран, има принципно значение, да го препрати на тричленен състав, а не сам да отпрати във връзка с това дело преюдициално запитване до Съда.
- 49 Mercedes-Benz Group твърди, че този въпрос е недопустим, тъй като в производство по отправено на основание член 267 ДФЕС преюдициално запитване Съдът не е компетентен да се произнася по съвместимостта на националното право с правото на Съюза.
- 50 Германското правителство поддържа, че за да се произнесе запитващата юрисдикция по спора в главното производство, не е необходимо Съдът да отговаря на посочения въпрос.
- 51 Според Комисията въпросът дали националното право позволява на едноличния състав да сезира Съда с преюдициално запитване е ирелевантен за произнасянето по този спор, който се отнася до това дали купувачът на превозно средство има право да претендира от производителя на автомобили обезщетение за вреди поради наличието в превозното средство на забранено с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 измервателно-коригиращо устройство. Освен това този въпрос бил хипотетичен, тъй като от акта за преюдициално запитване било видно, че към момента на сезирането на Съда липсва съответно оспорване.
- 52 Следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда в рамките на сътрудничеството между него 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 отправените въпроси се отнасят до тълкуването на правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе (решение от 15 юли 2021 г., *The Department for Communities in Northern Ireland*, C-709/20, EU:C:2021:602, т. 54 и цитираната съдебна практика).
- 53 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).
- 54 В случая следва да се констатира, че седмият въпрос се отнася до тълкуването на член 267, втора алинея ДФЕС и че запитващата юрисдикция не е обяснила причините, поради които тълкуването на тази разпоредба е необходимо, за да може да реши спора, с който е сезирана. Всъщност тя само посочва, че компетентността на едноличния състав да сезира Съда с

настоящото преюдициално запитване, би могла да бъде оспорена. За сметка на това не уточнява какви биха били последиците за акта за преюдициално запитване или евентуално за слагания край на делото съдебен акт, ако е налице процесуално нарушение, поради факта че едноличният състав е сезирал Съда с преюдициално запитване, без да препрати на колегиален състав въпросното дело. По-специално от акта за преюдициално запитване не личи на този етап от производството той да е обжалван на това основание като порочен.

55 Затова седмият въпрос трябва да се обяви за недопустим.

По същество

Предварителни бележки

56 На първо място, следва да се припомни, че съгласно член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 „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“.

57 В случая от акта за преюдициално запитване е видно, че софтуерът, посочен в точка 24 от настоящото решение, въвежда температурен прозорец, чрез който рециркулацията на отработилите газове е напълно ефективна само ако външната температура не пада под определен праг. В това отношение запитващата юрисдикция уточнява, че степента на рециркулация на отработилите газове и съответно ефективността на системата за контрол на емисиите намаляват още при външна температура над 0 градуса по Целзий, тоест температура в рамките на условията, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007.

58 По отношение на температурен прозорец, аналогичен на този в случая по главното производство, Съдът е приел, че член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че устройство, което гарантира спазването на предвидените в посочения регламент гранични стойности на емисиите само когато външната температура е между 15 и 33 градуса по Целзий и при надморска височина на движение под 1000 метра, представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на въпросния член 3, точка 10 (вж. в този смисъл решение от 14 юли 2022 г., *GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570*, т. 47).

59 В това отношение запитващата юрисдикция отбелязва, че страните по главното производство спорят относно конкретната външна температура, под която започва намаляването на степента на рециркулация на отработилите газове, както и относно размера на това намаление. 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 14 юли 2022 г., *GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570*, т. 29 и цитираната съдебна практика). Следователно запитващата юрисдикция трябва

евентуално да реши дали с оглед на уточненията, направени в цитираната в точка 58 от настоящото решение съдебна практика, софтуерът, посочен в точка 24 от същото, представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007.

- 60 На второ място, съгласно член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 използването на измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии, е забранено. От тази забрана обаче има три изключения, сред които това по член 5, параграф 2, буква а), което според запитващата юрисдикция е единственото релевантно. Това изключение се отнася до хипотезата, при която „необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство“.
- 61 Доколкото предвижда изключение от забраната за използване на измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисиите, член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува ограничително (решение от 14 юли 2022 г., *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, т. 50).
- 62 От самия текст на тази разпоредба следва, че за да попадне в обхвата на предвиденото в нея 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 предвид използването в посочената разпоредба на съюза „и“ тя трябва да се тълкува в смисъл, че предвидените в нея условия са кумулативни (решение от 14 юли 2022 г., *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, т. 61).
- 63 В това отношение забраната, предвидена в посочения член 5, параграф 2, буква а), 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 (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. 113).
- 64 Следователно, ако трябва да се окачестви като измервателно-коригиращо устройство, софтуер като процесния може да бъде оправдан с въпросното изключение само когато 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 (вж. в този смисъл решение от 14 юли 2022 г., *GSMB Invest*, C-128/20, EU:C:2022:570, т. 62).
- 65 Освен това по отношение на температурен прозорец, аналогичен на този в случая по главното производство, Съдът е приел, че макар да е вярно, че член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 формално не налага други условия за прилагането 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 с този регламент, от който въпросната разпоредба допуска отклонение само при много специфични обстоятелства, и би довело до непропорционално засягане на самия принцип за ограничаване на емисиите на NOx от превозните средства (решение от 14 юли 2022 г., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, т. 63).

- 66 Съдът съответно стига до извода, че такова измервателно-коригиращо устройство не може да бъде оправдано на основание на тази разпоредба. Всъщност, ако се приеме, че такова измервателно-коригиращо устройство може да попадне в обхвата на изключението, предвидено в посочената разпоредба, това би имало за последица изключението да се прилага през по-голямата част от годината при реални условия на движение на територията на Съюза и съответно принципът на забрана на такива измервателно-коригиращи устройства, установен в член 5, параграф 2, първо изречение на практика да се прилага по-рядко от въпросното изключение (решение от 14 юли 2022 г., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, т. 64 и 65).
- 67 Запитващата юрисдикция следва да направи фактическите изводи, нужни за прилагането на условията, припомнени в точки 60—66 от настоящото решение.

По първия и втория въпрос

- 68 С първия и втория си въпрос, на които следва да се отговори общо, запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Рамковата директива, във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, трябва да се тълкуват в смисъл, че освен общи интереси защитават и частните интереси на отделния купувач на моторно превозно средство спрямо производителя на същото, когато то е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на последната разпоредба.
- 69 От акта за преюдициално запитване е видно, че тези въпроси са мотивирани от факта, че според тази юрисдикция, за да упражни отделният купувач на превозно средство, което не отговаря на правото на Съюза, правото на обезщетение по член 823, параграф 2 от BGB, следва да е налице нарушение на закон, предназначен да защити другото.
- 70 Що се отнася до член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, следва да се припомни, че преследваната с този регламент цел, 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 NOx от дизелови превозни средства, за да бъде подобро качеството на въздуха и да бъдат спазвани граничните стойности за замърсяване (решение от 14 юли 2022 г., GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, т. 43 и цитираната съдебна практика). Със забраната по член 5, параграф 2, първо изречение от посочения регламент да се използват измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии, се цели именно да се ограничат емисиите на замърсяващи газове и по този начин да се допринесе за постигането на преследваната със същия регламент цел за опазване на околната среда (вж. в този смисъл решение от 8 ноември 2022 г., Deutsche Umwelthilfe (Типово одобрение на моторни превозни средства), C-873/19, EU:C:2022:857, т. 57).
- 71 Ето защо следва да се приеме, че последната разпоредба, също както регламентът, от който тя е част, преследва обща цел да се осигури висока степен на опазване на околната среда.

- 72 Както отбелязва генералният адвокат в точка 40 от заключението си, именно в преследването на тази обща цел се вписва предвиденото в член 4, параграф 3 от Регламент № 715/2007 задължение за производителите при покупката да предоставят на купувача на превозното средство документ, посочващ емисиите на въглероден диоксид и стойностите за разхода на гориво. Всъщност, както може да се заключи от съображение 17 от този регламент, с това задължение се цели купувачите и потребителите да получават към момента, когато решават дали да извършат покупка, обективна и точна информация колко замърсяващи са съответните превозни средства.
- 73 При това положение, за да се отговори на първия и втория въпрос, Регламент № 715/2007 следва да се разгледа в контекста, в който се вписва. В това отношение член 5 от този регламент трябва да се анализира с оглед не само на различните разпоредби на регламента, но и на правната уредба относно типовото одобряване на моторните превозни средства в рамките на Съюза, в която се вписва същият регламент (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. 75).
- 74 Съгласно член 3, точка 5 от Рамковата директива „типово одобрение на ЕО“ на моторно превозно средство като процесното означава „процедура, чрез която държава членка удостоверява, че даден тип превозно средство, система, компонент или отделен технически възел отговаря на съответните административни разпоредби и технически изисквания на [тази рамкова] директива и на регулаторните актове, изброени в приложение IV или XI“ към нея. Това приложение IV е озаглавено „Списък на регулаторните актове, определящи изисквания за целите на типовото одобряване на ЕО на превозни средства“ и в част I от него, озаглавена „Списък на регулаторните актове за типово одобряване на ЕО на превозни средства, произвеждани в неограничени серии“, е посочен Регламент № 715/2007, що се отнася до „[e]мисии[те] (Евро 5 и 6) от леки превозни средства/достъп до информация“.
- 75 Следва да се припомни също, че съгласно член 4, параграф 3, първа алинея от Рамковата директива държавите членки регистрират или позволяват продажбата или пускането в движение само на такива превозни средства, които отговарят на изискванията на тази рамкова директива.
- 76 Накрая, член 4, параграф 1 от Регламент № 715/2007 предвижда, че производителите доказват, че всички нови превозни средства, продавани, регистрирани или пускани в движение в Съюза, са получили типово одобрение в съответствие с този регламент и мерките по прилагането му.
- 77 От разпоредбите, посочени в точки 74—76 от настоящото решение, следва, от една страна, че превозните средства, попадащи в приложното поле на Рамковата директива, трябва да бъдат предмет на типово одобрение, а от друга страна, че това одобрение може да бъде предоставено само ако въпросният тип превозно средство отговаря на разпоредбите на Регламент № 715/2007, и по-специално на отнасящите се до емисиите разпоредби, част от които е член 5 от този регламент (решение от 14 юли 2022 г., Porsche Inter Auto и Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, т. 52).
- 78 Освен че трябва да изпълняват тези изисквания, свързани с типовото одобрение на ЕО, производителите са длъжни да издават на отделния купувач на превозното средство сертификат за съответствие. Всъщност член 18, параграф 1 от Рамковата директива

предвижда, че производителите, в качеството си на притежатели на типово одобрение на ЕО за превозно средство, издават сертификат за съответствие на всяко превозно средство, независимо дали то е комплектовано, некомплектовано или напълно комплектовано, ако то е произведено в съответствие с одобрения тип превозно средство.

- 79 По силата на член 26, параграф 1 от тази рамкова директива сертификатът е задължителен за регистрацията и продажбата или пускането в действие на превозното средство. Това задължение се обяснява с обстоятелството, че съгласно определението в член 3, точка 3б от Рамковата директива въпросният сертификат „се издава от производителя и удостоверява, че дадено превозно средство, принадлежащо към серията на тип, одобрен в съответствие с [Рамковата] директива, отговаря на изискванията на всички регулаторни актове по времето на неговото производство“.
- 80 Освен преследваната с член 46 от Рамковата директива цел за създаване и функциониране на вътрешен пазар, характеризиращ се с лоялна конкуренция между производителите, санкциите, предвидени в този член, трябва да гарантират също така, че купувачът на превозно средство притежава сертификат за съответствие, който му позволява, в съответствие с приложение IX към тази директива, да регистрира това превозно средство в която и да е държава членка, без да е необходимо да представя допълнителни технически документи (решение от 4 октомври 2018 г., Комисия/Германия, C-668/16, EU:C:2018:802, т. 87).
- 81 Когато придобива превозно средство от серията на одобрен тип превозно средство и следователно придружено със сертификат за съответствие, отделният потребител съответно може с основание да очаква, че Регламент № 715/2007, и по-специално член 5 от него, е спазен, що се отнася до това превозно средство (вж. в този смисъл решение от 14 юли 2022 г., Porsche Inter Auto и Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, т. 54).
- 82 Следователно от разпоредбите на Рамковата директива, посочени в точки 78—80 от настоящото решение, е видно, че тя установява пряка връзка между производителя на автомобили и отделния купувач на моторно превозно средство, която да гарантира на последния, че това превозно средство е в съответствие с приложимото законодателство на Съюза. По-специално, след като производителят на превозно средство трябва да спазва изискванията по член 5 от Регламент № 715/2007, когато издава на отделния купувач на това превозно средство сертификата за съответствие с оглед на регистрацията и продажбата или пускането в действие на същото, този сертификат дава възможност въпросният купувач да бъде защитен, в случай че производителят не спазва задължението си да пуска на пазара превозни средства, които са в съответствие с тази разпоредба.
- 83 Не е изключено обаче даден тип превозно средство, обхванато от типово одобрение на ЕО, което му позволява да бъде използвано за движение по пътищата, да може да бъде първоначално одобрено от одобряващия орган, без на същия да бъде разкрито наличието на посочения в точка 24 от настоящото решение софтуер. В това отношение Рамковата директива урежда хипотезата, в която незаконността на дадено устройство на превозно средство, например от гледна точка на изискванията на член 5 от Регламент № 715/2007, става ясна едва след това типово одобрение. Съответно член 8, параграф 6 от тази рамкова директива предвижда, че въпросният орган може да отнеме одобрението на превозното средство. Освен това от член 13, параграф 1, първо и трето изречение от нея следва, че когато производителят информира държава членка, издала типовото одобрение на ЕО, за промяна в детайлните изисквания, отбелязани в информационния пакет, тази държава

членка може, ако е необходимо, да реши, след консултации с производителя, че трябва да се издаде ново типово одобрение на ЕО (вж. в този смисъл решение от 14 юли 2022 г., Porsche Inter Auto и Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, т. 56). Накрая, член 30, параграф 1 от същата рамкова директива предвижда, че ако установи несъответствие с типа превозно средство, което е одобрила, държавата членка, издала типово одобрение на ЕО, взема необходимите мерки, включително, ако е необходимо, отнемане на типовото одобрение, за да гарантира, че произведените превозни средства са приведени в съответствие с одобрения тип.

- 84 Следователно обстоятелството, че след типовото одобрение на ЕО, в съответното превозно средство е установено наличието на забранено измервателно-коригиращо устройство, може да постави под въпрос валидността на това одобрение, а оттам и валидността на сертификата за съответствие, който трябва да удостоверява, че това превозно средство, принадлежащо към серията на одобрения тип, отговаря на всички регулаторни актове по времето на неговото производство. Предвид правилото, установено в член 26, параграф 1 от Рамковата директива, наличието на забранено устройство може съответно да създаде несигурност относно възможността за регистрация, продажба или пускане в действие на въпросното превозно средство и в крайна сметка да нанесе вреди на купувача на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство.
- 85 С оглед на изложените по-горе съображения на първия и на втория въпрос следва да се отговори, че член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Рамковата директива, във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, трябва да се тълкуват в смисъл, че освен общи интереси, защитават и частните интереси на отделния купувач на моторно превозно средство спрямо производителя на същото, когато то е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на последната разпоредба.

По третия и четвъртия въпрос

- 86 Предвид отговора на първия и на втория въпрос не е необходимо да се отговаря на третия и на четвъртия въпрос.

По петия и шестия въпрос

- 87 С петия и шестия си въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали правото на Съюза трябва да се тълкува в смисъл, че при присъждането на обезщетение за вредите, причинени на купувача на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, не допуска ползите, извлечени от действителната употреба на това превозно средство, да се приспадат от възстановяваната покупна цена на посоченото превозно средство, а ако го допуска, да се тълкува в смисъл че не позволява тези ползи да се изчисляват въз основа на цялата покупна цена на превозното средство.
- 88 В това отношение следва да се отбележи, че видно от отговора на първия и на втория въпрос, член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Рамковата директива, във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, защитават частните интереси на отделния купувач на моторно превозно средство спрямо производителя на същото, когато то е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на последната разпоредба.

- 89 Така от тези разпоредби следва, че отделният купувач на моторно превозно средство има правото да изисква от производителя на това превозно средство същото да не бъде оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от този регламент.
- 90 Освен това, както вече бе посочено по същество в точка 80 от настоящото решение, съгласно член 46 от Рамковата директива държавите членки следва да определят санкциите за нарушаване на нейните разпоредби. Тези санкции трябва да са ефикасни, пропорционални и с възпиращ ефект. От друга страна, съгласно член 13, параграф 1 от Регламент № 715/2007 държавите членки приемат разпоредби, съдържащи санкциите, приложими при нарушения на разпоредбите на този регламент. Тези санкции следва да са ефективни, пропорционални и възпиращи.
- 91 При това положение следва да се констатира, че видно от член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Рамковата директива, във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, държавите членки са длъжни да предвидят, че купувачът на моторно превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от този регламент, има право да получи от производителя на това превозно средство обезщетение за вредите, които това устройство му е причинило.
- 92 При липсата на разпоредби в правото на Съюза, уреждащи правилата за присъждането на обезщетение на купувачите, придобили такова превозно средство, задача на отделната държава членка е да определи тези правила.
- 93 Не би било обаче в съответствие с принципа на ефективност национално законодателство, което на практика прави невъзможно или прекомерно трудно за купувача на моторно превозно средство да получи подходящо обезщетение за вредите, причинени му поради нарушаването от страна на производителя на това превозно средство на забраната по член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.
- 94 Като се има предвид горното, уместно е да се припомни, че националните съдилища имат основание да следят за това защитата на гарантираните от правния ред на Съюза права да не води до неоснователно обогатяване на оправомощените лица (решение от 25 март 2021 г., Българска народна банка, C-501/18, EU:C:2021:249, т. 125).
- 95 В случая запитващата юрисдикция следва да провери дали приспадането на ползите от действителната употреба на процесното превозно средство осигурява на съответния купувач подходящо обезщетение, ако се установи, че последният е претърпял вреда, свързана с монтирането в това превозно средство на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.
- 96 Ето защо на петия и на шестия въпрос следва да се отговори, че правото на Съюза трябва да се тълкува в смисъл, че щом в него няма разпоредби в тази област, правилата за присъждането на обезщетение за вредите, действително причинени на купувача на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, следва да се определят от правото на съответната държава членка, като присъждането обезщетение трябва да е подходящо предвид претърпените вреди.

По съдебните разноски

- 97 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 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 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), изменена с Регламент (ЕО) № 385/2009 на Комисията от 7 май 2009 година, във връзка с член 5, параграф 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,

трябва да се тълкуват в смисъл, че:

освен общи интереси, защитават и частните интереси на отделния купувач на моторно превозно средство спрямо производителя на същото, когато то е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на последната разпоредба.

- 2) Правото на Съюза трябва да се тълкува в смисъл, че щом в него няма разпоредби в тази област, правилата за присъждането на обезщетение за вредите, действително причинени на купувача на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, следва да се определят от правото на съответната държава членка, като присъжданото обезщетение трябва да е подходящо предвид претърпените вреди.

Подписи