Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
A. RANTOS
представено на 2 юни 2022 година [1]

Дело C-100/21

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

(Преюдициално запитване, отправено от Landgericht Ravensburg (Областен съд Равенсбург, Германия)

„Преюдициално запитване — Сближаване на законодателствата — Директива 2007/46/ЕО — Одобрение на моторните превозни средства — Член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 — Регламент (ЕО) № 715/2007 — Член 5, параграф 2 — Дизелов двигател — Емисии на замърсители — Намаляване на емисиите на азотни оксиди, ограничено чрез „температурен прозорец“ — Измервателно-коригиращо устройство — Защита на интересите на отделен купувач на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство — Право на обезщетение за вреди от производителя на автомобили на деликтно основание — Начин за изчисляване на обезщетението — Принцип на ефективност — Член 267 ДФЕС — Право на едноличен съдебен състав да сезира Съда с преюдициално запитване“

I. Въведение

1. Настоящото преюдициално запитване се нарежда сред делата, представени пред Съда във връзка с неспазване на разпоредбите от правото на Европейския съюз относно емисиите на замърсяващи газове, и по-специално на азотни оксиди (NOx), от дизелови автомобили. По-конкретно, в решение от 17 декември 2020 г., CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство в дизелов двигател) (C-693/18, наричано по-нататък „решение CLCV“, EU:C:2020:1040), Съдът вече се произнесе в това отношение относно определението за „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 [2] и относно условията за разрешаване на такова устройство от гледна точка на член 5, параграф 2, буква а) от този регламент. Освен това дела C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, и C-145/20, Porsche Inter Auto и

[1] Език на оригиналния текст: френски.

[2] Регламент 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), изменен с Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. (ОВ L 199, 2008 г., стр. 1) (наричан по-нататък „Регламент № 715/2007“).

Volkswagen, по които представих общо заключение на 23 септември 2021 г.[3], се отнасят до съответствието с правото на Съюза на „температурен прозорец“, установен от инсталирания в компютъра за контрол на двигателя софтуер, с който са оборудвани съответните превозни средства.

2. По настоящото дело Landgericht Ravensburg (Областен съд Равенсбург, Германия) иска от Съда да установи дали Директива 2007/46/ЕО[4] във връзка с Регламент № 715/2007 предоставя на отделен купувач на превозно средство, което не спазва предвидените от този регламент гранични стойности на емисиите на NOx, право да бъде обезщетен за вреди от производителя на автомобили на деликтно основание, и при утвърдителен отговор — какъв начин за изчисляване на обезщетението трябва да установят държавите членки, за да са в съответствие с правото на Съюза.

3. Тази юрисдикция иска също така да се установи дали член 267 ДФЕС допуска национална правна уредба, по силата на която компетентният да се произнесе по спора едноличен съдебен състав може да отправи преюдициално запитване до Съда само ако преди това е отнесъл този спор пред тричленен състав, който решава да не поема делото.

II. Правна уредба

A. Правото на Съюза

1. Регламент № 715/2007

4. Съгласно съображения 1, 5 и 6 от Регламент № 715/2007:

„(1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. […] По тази причина 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.

[…]

(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 от дизелови превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на граничните стойности за замърсяване. […]“.

[3] Заключение по дела GSMB Invest, Volkswagen и Porsche Inter Auto и Volkswagen (C-128/20, C-134/20 и C-145/20, EU:C:2021:758). Към момента на изготвяне на настоящото заключение Съдът все още не се е произнесъл по тези дела.

[4] Директива 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 (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. (ОВ L 175, 2017 г., стр. 1, наричана по-нататък „Директива 2007/46“).

5. Член 1 от този регламент, озаглавен „Предмет“, гласи в параграф 1:

„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“.

6. Член 3 от посочения регламент, озаглавен „Определения“, предвижда:

„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 за регулиране (контрол) на емисиите, който намалява нейната ефективност при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство;

[…]“.

7. Член 5 от същия регламент, озаглавен „Изисквания и изпитвания“, предвижда в параграфи 1 и 2:

„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;

[…]“.

2. Директива 2007/46

8. Член 1 от Директива 2007/46[5], озаглавен „Предмет“, 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 [Съюза].

[…]

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“.

9. Член 18 от тази директива, озаглавен „Сертификат за съответствие“, предвижда в параграф 1:

„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.

[…]“.

10. Член 26 от посочената директива, озаглавен „Регистриране, продажба и пускане в действие на превозни средства“, предвижда в параграф 1:

„Без да се засягат разпоредбите на член 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.

[…]“.

11. Член 46 от същата директива, озаглавен „Санкции“, има следното съдържание:

„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 Комисията за съответните разпоредби, не по-късно от 29 април 2009 г. и възможно най-бързо съобщават за всички евентуални последващи промени“.

[5] Директива 2007/46 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., съгласно член 88 от този регламент. Предвид датата на разглежданите обстоятелства обаче приложима към спора в главното производство остава Директива 2007/46.

Б. Германското право

12. Член 823 от Bürgerliches Gesetzbuch (Граждански кодекс, наричан по-нататък „BGB“), озаглавен „Задължение за поправяне на вреда“, гласи:

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

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

13. Член 826 от BGB, озаглавен „Нарушение, извършено умишлено и в противоречие с добрите нрави“, предвижда:

„Всеки е длъжен да поправи вредите, които умишлено е причинил другиму в противоречие с добрите нрави“.

14. Съгласно член 6 от Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (Наредба относно типовото одобрение на ЕО на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Наредба относно типовото одобрение на ЕО на превозните средства)[6] от 3 февруари 2011 г., озаглавен „Сертификат за съответствие и маркировки“, гласи следното в параграф 1:

„За всяко превозно средство, което съответства на одобрения тип, притежателят на типовото одобрение на ЕО за превозно средство издава сертификат за съответствие по смисъла на член 18 във връзка с приложение IX към Директива [2007/46]. Съгласно член 18, параграф 3 от Директива [2007/46] сертификатът за съответствие се изготвя по такъв начин, че да не позволява фалшифициране“.

15. Член 27 от тази наредба, озаглавен „Регистрация и продажба“, гласи в параграф 1:

„Нови превозни средства, отделни технически възли или компоненти, за които е необходим сертификат за съответствие съгласно приложение IX към Директива [2007/46], приложение IV към Директива 2002/24/ЕО[7] или приложение III към Директива 2003/37/ЕО[8], могат да бъдат предлагани за продажба, продавани или пускани на пазара в Германия с цел движение по пътищата само ако са придружени от валиден сертификат за съответствие. Това не се прилага за превозните средства по смисъла на член 8 от Директива [2003/37]“.

[6] BGBl. 2011 I, стр. 126.

[7] Директива на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 година относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и за отмяна на Директива 92/61/ЕИО на Съвета (ОВ L 124, 2002 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 35, стр. 245).

[8] Директива на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 година относно типовото одобрение на селскостопански или горски трактори, на техните ремаркета и на теглително-прикачно оборудване, заедно с техните системи, компоненти и обособени технически възли, и за отмяна на Директива 74/150/ЕИО (ОВ L 171, 2003 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 40, стр. 12).

16. Член 348 от Zivilprozessordnung (Граждански процесуален кодекс, наричан по-нататък „ZPO“), озаглавен „Едноличен съдебен състав с първична компетентност“, гласи:

„(1) Тричленният състав се произнася чрез един от членовете си в качеството на едноличен състав. Това не се прилага, ако:

[…]

(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 първото изречение, точка 1 или 2. Той се произнася по този въпрос с определение. Връщане на делото на едноличния състав не се допуска.

[…]“.

III. Спорът в главното производство, преюдициалните въпроси и производството пред Съда

17. На 20 март 2014 г. QB купува от Auto Y Kraft GmbH употребяван автомобил с марка Mercedes Benz, модел C 220 CDI, с изминати 28 591 km на цена 29 999 EUR (наричано по-нататък „разглежданото превозно средство“). Това превозно средство, което е пуснато на пазара от производителя на автомобили Mercedes-Benz Group AG и е регистрирано за първи път на 15 март 2013 г., е оборудвано с дизелов двигател тип OM 651 от поколение Евро 5.

18. Посоченото превозно средство съдържа софтуер за управление на двигателя, който осигурява температурен прозорец (наричан по-нататък „разглежданият софтуер“), така че при по-ниски външни температури степента на рециркулация на отработилите газове намалява (наричан по-нататък „разглежданият температурен прозорец“), в резултат на което се увеличават емисиите на NOx. Страните спорят относно конкретната външна температура, от която започва да намалява степента на рециркулация на отработилите газове, и относно размера на това намаляване.

19. QB предявява иск срещу Mercedes-Benz Group AG пред Landgericht Ravensburg (Областен съд Равенсбург), запитващата юрисдикция, като твърди, че освен разглеждания температурен прозорец софтуерът съдържа и други забранени по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисиите на замърсители в реални пътни условия. Той изтъква, че Mercedes-Benz Group умишлено и в противоречие с добрите нрави го е заблудило в това отношение и че това дружество му дължи обезщетение за причинената вреда. QB добавя, че поради умишленото поведение на Mercedes-Benz Group

не дължал никакво обезщетение за ползването на въпросното превозно средство. Въпреки това бил съгласен с предохранителна цел да плати определено по преценка на запитващата юрисдикция обезщетение за употреба за изминатите километри. Според QB това обезщетение трябва да се определи въз основа на най-много 75 % от покупната цена поради наличието на неизправна система за контрол на емисиите на замърсители.

20. Според Mercedes-Benz Group от решение CLCV следвало, че измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 е само система, която разпознава характерните условия на изпитването за одобрение на емисиите на замърсители, провеждано в лабораторни условия, и чрез манипулация целенасочено намалява емисиите на NOx само за целите на процедурата за типово одобрение на ЕО. Такава система обаче изобщо не била налице във въпросното превозно средство.

21. Mercedes-Benz Group не оспорва, че степента на рециркулация на отработилите газове намалява още при външна температура над 0 градуса по Целзий. Пълната рециркулация при ниски външни температури водела всъщност до кондензиране на съставките на отработилите газове, предизвикващо нежелани отлагания в двигателя, който можел трайно да се повреди при продължителна работа в това състояние. Поради това с цел предпазване на двигателя било необходимо да се намали рециркулацията на отработилите газове в зависимост от външната температура. Това била открай време използвана в промишлеността и прилагана от всички производители на автомобили процедура, която отчитала физико-техническите характеристики на двигателите с вътрешно горене. Mercedes-Benz Group добавя, че дори тази процедура да представлява измервателно-коригиращо устройство по смисъла на Регламент № 715/2007, поведението му не противоречало на добрите нрави, като изтъква, че се е основало на правилно или най-малкото разумно тълкуване на правилата, предвидени от правото на Съюза в областта на емисиите.

22. При условията на евентуалност Mercedes-Benz Group твърди, че QB не е претърпял вреда, доколкото разглежданото превозно средство разполагало с валидно типово одобрение на ЕО, можело да бъде използвано неограничено и стойността му не е намаляла. Освен това в рамките на доброволно сервизно обслужване Mercedes-Benz Group разработило и предоставило на QB актуализация на съответния софтуер за разглежданото превозно средство.

23. Запитващата юрисдикция подчертава, че според предварителната ѝ преценка в светлината на решение CLCV разглежданият в главното производство температурен прозорец представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Mercedes-Benz Group обаче не е действало в противоречие с добрите нрави, което предполага особено укоримо поведение, подлежащо на подробна оценка с оглед на намерението, целта, средствата и последиците от него. В това отношение според нея не може да се изключи Mercedes-Benz Group да не е искало умишлено да навреди на потенциалните купувачи с тълкуването си на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 в момента, в който разглежданото превозно средство е пуснато на пазара. Следователно QB няма право на обезщетение за вреди на деликтно основание съгласно член 826 от BGB.

24. За сметка на това на QB би могло да се признае такова право на обезщетение за вреди на основание член 823, параграф 2 от BGB, който се отнася до случаите на обикновена непредпазливост. Тази разпоредба впрочем предполага нарушение на закон, предназначен

да защити другиго, което съгласно практиката на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) означава същият най-малкото да цели и защита на отделния субект или група лица от нарушение на конкретен правен интерес. За да е предназначен да защити и интереса на отделния субект, е достатъчно този интерес да е сред целите на този закон, дори последният да се отнася главно до общия интерес. Освен това посочената разпоредба предполага опасността, срещу която същият закон следва да защитава другиго, да се изразява в конкретна вреда и конкретното увредено лице да попада в персоналното приложно поле на нарушения закон. При това положение възниква въпросът дали член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46 във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 освен общите интереси защитават и интересите на отделен купувач на превозно средство, което не отговаря на изискванията на правото на Съюза, по-специално когато е оборудвано с измервателно-коригиращо устройство, забранено на основание този регламент.

25. В германската съдебна практика и доктрина са изразени различни становища по тези въпроси. В това отношение Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) счита, че макар в персонален план информацията в предвидения от Директива 2007/46 сертификат за съответствие да се отнася и до отделния купувач на превозно средство, тя не защитава правото на икономическо самоопределяне на този купувач. Според други национални съдилища член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46, както и член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 имат индивидуален защитен характер.

26. Според запитващата юрисдикция, дори да се предположи, че тези разпоредби защитават само общи правни блага, а не интересите на отделните купувачи, би могло в съответствие с принципа на ефективност да е необходимо всяко непредпазливо или умишлено виновно действие на производител на автомобили, изразяващо се в пускане на пазара на превозни средства, оборудвани със забранено измервателно-коригиращо устройство, да се санкционира посредством възможността купувачът да предяви срещу този производител иск за обезщетение за вреди на деликтно основание.

27. В случай че QB има такова право на обезщетение за вреди на основание член 823, параграф 2 от BGB, запитващата юрисдикция иска да се установи дали за целите на полезното действие на приложимите разпоредби от правото на Съюза е необходимо ползата от употребата на разглежданото превозно средство да не се приспада от правото на обезщетение за вреди или да се приспада само в ограничена степен. Този въпрос също е тълкуван различно в националната съдебна практика и доктрина. В това отношение Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) счита, че с оглед предвидената в националното право относно обезщетението за вреди забрана за неоснователно обогатяване увреденото лице не бива да бъде поставяно в по-благоприятно положение от това, в което би било при липсата на вредоносното събитие, и че от правото на обезщетение за вреди следва да се приспадат само обусловените от вредоносното събитие предимства, без причинителят на вредата прекомерно да се облекчава.

28. Накрая, запитващата юрисдикция отбелязва, че съгласно член 348, параграф 3, точки 1 и 2 от ZPO разполагащият с първична компетентност едноличен съдебен състав е длъжен да отнесе делото пред тричленен състав, който да прецени дали да поеме решаването му, ако по него има особени фактически трудности или ако то има принципно значение[9].

[9] В писменото си становище QB подчертава, че националната съдебна практика се тълкува в смисъл, че отправен до Съда преюдициален въпрос е свързан с проблем от „принципно значение“.

Едноличният съдебен състав няма никакво право на преценка в това отношение. От практиката на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) следва, че само ако колегиалният съдебен състав откаже да поеме делото, този съд би могъл да постанови определение за отправяне на преюдициално запитване съгласно конституционния принцип на законен съд, предвиден в член 101, параграф 1, второ изречение от Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Конституция на Федерална република Германия) от 23 май 1949 г. [10]

29. Запитващата юрисдикция отбелязва, че съгласно доктрината националното процесуално право не трябва да засяга възможността да се отправи преюдициално запитване на основание член 267, параграф 2 ДФЕС, особено когато съответният съд счете, че правната преценка на висшестоящия съд би могла да доведе до решение, противоречащо на правото на Съюза. Ето защо от член 267, втора алинея ДФЕС, изглежда, следва, че член 348, параграф 3, точки 1 и 2 от ZPO не е приложим по отношение на актове за преюдициално запитване, постановени от едноличен съдебен състав с първична компетентност. В случая, ако предимството на правото на Съюза пред националното процесуално право не е установено изрично, компетентността на едноличния съдебен състав може да се оспори посредством способи за правна защита.

30. При тези обстоятелства Landgericht 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 [Директива 2007/46] 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:

[10] BGBl. 1949, стр. 1.

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 (непредпазливо или умишлено) действие на производителя на превозното средство 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 предимство от ползването в зависимост от действителното използване на превозното средство, когато чрез иск за обезщетение за вреди на деликтно основание той 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 предимството от ползването да се изчислява 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) Несъвместим ли е член 348, параграф 3 от ZPO, доколкото се отнася и до постановяването на определения за отправяне на преюдициално запитване съгласно член 267, втора алинея ДФЕС, с правото на националните съдилища да сезират Съда съгласно член 267, втора алинея ДФЕС, и следователно трябва ли да бъде неприложим при постановяването на определения за отправяне на преюдициално запитване?“.

31. Писмени становища представят QB, Mercedes-Benz Group и Европейската комисия. Тези страни и германското правителство представят и устни становища в съдебното заседание за изслушване на устните състезания, проведено на 8 март 2022 г.

IV. Анализ

A. Предварителни бележки

32. Запитващата юрисдикция посочва, че по нейна предварителна преценка разглежданият температурен прозорец представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007. Всъщност, ако ефективността на системата за контрол на емисиите на замърсители намалява още при външна температура над 0 градуса по Целзий, това положение включва условия, които могат разумно да се очакват при нормална работа и използване на превозните средства по смисъла на посочения член 3, точка 10. Тя допълва, че обстоятелството, че разглежданият температурен прозорец не позволява да се засекат

параметрите на изпитването за одобрение, за да се провери нивото на емисиите на замърсители, било без значение, доколкото това не се изисквало нито от член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, нито от решението CLCV. Освен това този прозорец не можел да се разрешава по изключение на основание на член 5, параграф 2, буква а) от този регламент, тъй като в това решение се посочвало, че единствено непосредствените рискове от повреди, които пораждат конкретна опасност по време на управлението на превозното средство, могат да обосноват използването на измервателно-коригиращо устройство[11]. В случая обаче Mercedes-Benz Group твърди, че целта на разглеждания температурен прозорец е да предотврати нежелани отлагания в двигателя, тоест да го предпази от износване, а според посочената юрисдикция това, изглежда, не отговаря на стриктните изисквания, които Съдът е определил и които превръщат едно измервателно-коригиращо устройство в допустимо.

33. В това отношение посочвам, че в решение CLCV Съдът постановява, че член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на тази разпоредба е устройство, което засича всеки параметър, свързан с провеждането на предвидените в този регламент процедури за одобрение, с цел по време на тези процедури да се подобри ефективността на системата за контрол на емисиите и по този начин да бъде получено одобрение на превозното средство дори ако такова подобряване може да се наблюдава и в отделни случаи при нормални условия на използване на превозното средство[12]. Съдът впрочем уточнява, че член 5, параграф 2, буква а) от този регламент трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство, което по време на процедурите за одобрение подобрява систематично ефективността на системата за контрол на емисиите на превозните средства с цел да се спазят определените в този регламент граници на емисиите и по този начин да се получи типово одобрение на тези превозни средства, не може да попадне в обхвата на предвиденото в тази разпоредба изключение от забраната на такива устройства, свързано с предпазването на двигателя от аварии или повреди и с осигуряването на безопасно управление на превозното средство, дори ако това устройство допринася за предпазването на двигателя от стареене или замърсяване[13].

34. Делото, по което е постановено решение CLCV, се отнася до превозни средства, оборудвани със софтуер, който може да променя системата за контрол на емисиите на замърсяващи газове в зависимост от условията на движение[14]. Всъщност този софтуер позволява да се засекат параметрите, съответстващи на тези на изпитването за одобрение относно емисиите на замърсители, което се извършва в лабораторни условия.

35. За разлика от това дело, което е свързано с „превключвателна система“, дела C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, както и C-145/20, Porsche Inter Auto и Volkswagen се отнасят, подобно на главното производство, до температурен прозорец. В общото си заключение по тези три дела[15] предлагам на Съда да приеме, че член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че „измервателно-коригиращо устройство“ представлява устройство, което при реални условия на движение на моторно превозно средство осигурява пълна рециркулация на отработилите газове само при външна температура между 15 и 33 градуса по Целзий и

[11] Вж. решение CLCV, точка 114.

[12] Решение CLCV, точка 102.

[13] Решение CLCV, точка 115.

[14] Решение CLCV, точка 2.

[15] Вж. точка 1 от настоящото заключение.

надморска височина на движение под 1000 метра, а извън този прозорец, на интервал 10 градуса по Целзий, и над 1000 метра надморска височина, на интервал 250 метра, степента на рециркулация на отработилите газове намалява линейно до 0, което води до увеличение на емисиите на NOx над граничните стойности съгласно посочения регламент [16].

36. В настоящото дело запитващата юрисдикция отбелязва, че страните спорят относно конкретната външна температура, от която започва намаляването на степента на рециркулация на отработилите газове, както и относно размера на това намаляване. Доколкото е единствената компетентна да установи и прецени фактите по спора в главното производство, запитващата юрисдикция трябва да разгледа условията, при които действа разглежданият температурен прозорец. Както посочвам в заключението си [17], по официални данни средната годишна температура в Германия е била 9,6 градуса по Целзий през 2017 г., 10,4 градуса по Целзий през 2018 г. и 10,2 градуса по Целзий през 2019 г. С оглед на тези данни, както и на средната годишна температура в други държави — членки на Съюза [18], тази юрисдикция следва да провери предположението си, че съответният софтуер намалява ефективността на системата за контрол на емисиите на замърсители при „условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“. При утвърдителен отговор този софтуер ще представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007.

37. Ако случаят е такъв, споделям становището на запитващата юрисдикция, че член 5, параграф 2, буква а) не може да оправдае използването на това устройство, ако единствената му цел е да допринася за предпазването на двигателя от стареене или замърсяване [19]. Според мен такова измервателно-коригиращо устройство може да попадне в обхвата на член 5, параграф 2, буква а) само когато депата, образувани при рециркулацията на отработилите газове, водят до неизправност, която може да породи внезапни и непосредствени рискове от повреда на самия двигател, създаващи конкретна опасност за управлението на превозното средство дори при редовното му и подходящо техническо обслужване [20]. И в този случай запитващата юрисдикция трябва да провери дали може да възникне такава неизправност.

38. Ако, след като извърши тези проверки, запитващата юрисдикция потвърди преценката си, че разглежданият температурен прозорец представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, възниква въпросът дали купувачът на оборудвано с такова устройство превозно средство може да има право на обезщетение за вреди, който е предмет на първите шест преюдициални въпроса.

[16] Точка 104 от това заключение.

[17] Вж. точка 100 от заключението по дела GSMB Invest, Volkswagen и Porsche Inter Auto и Volkswagen (C-128/20, C-134/20 и C-145/20, EU:C:2021:758).

[18] Вж. също точка 100 от това заключение.

[19] Вж. в този смисъл решение CLCV, точка 115.

[20] Вж. в този смисъл т. 125 и 126 от заключението ми по дела GSMB Invest, Volkswagen и Porsche Inter Auto и Volkswagen (C-128/20, C-134/20 и C-145/20, EU:C:2021:758).

Б. По първия и втория преюдициален въпрос

39. С първия и втория си въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46 трябва да се тълкуват в смисъл, че защитават интересите на отделен купувач на моторно превозно средство, и по-специално интереса да не придобие превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.

40. В това отношение следва да се отбележи, че съгласно практиката на Съда, видно от съображения 1, 5 и 6 от Регламент № 715/2007, целта на последния е да се осигури висока степен на защита на околната среда и да се подобри качеството на въздуха в рамките на Съюза[21]. В този регламент термините „[ползвател]“ и „потребител“ се споменават само веднъж, а именно в съображение 17, според което е „необходимо да се гарантира предоставянето на обективна и точна информация на [*ползвателите*] и *потребителите*“[22] относно разхода на гориво и емисиите на въглероден диоксид от превозните средства. Освен това член 4, параграф 3 от посочения регламент гласи, че „[п]роизводителите вписват емисиите на въглероден диоксид и стойностите за разхода на гориво в документ, който се дава на *купувача* на превозното средство при покупката“[23]. Това е и единственото място в целия регламент, където е посочен „купувачът“. Следователно Регламент № 715/2007 предвижда конкретни задължения за информиране на ползвателя и на купувача относно разхода на съответното превозно средство, за да могат да вземат информирано решение дали да го закупят, или не. Видно е обаче, че тези задължения за информиране са част от преследваната с този регламент цел за постигане на висока степен на защита на околната среда чрез намаляване на емисиите на замърсители. Извън посочените задължения този регламент не установява изрична връзка между производителя на автомобили и отделния купувач на превозно средство с оглед на защитата на интересите на последния.

41. В този смисъл член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 предвижда, че 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 този регламент и мерките по прилагането му, и че използването на измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии, е забранено, с някои изключения. Следователно тези разпоредби се отнасят единствено до производителите. При това положение споделям становището на Комисията, че самият регламент, и по-специално член 5, параграфи 1 и 2 от него, няма за цел да защитава пряко интересите на отделния купувач на моторно превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство.

42. За да се отговори на първите два въпроса обаче, Регламент № 715/2007 трябва да бъде поставен в неговия контекст. Всъщност основният акт, свързан с този регламент, е Директива 2007/46, с която се създава *рамка* за одобрение на моторните превозни средства. Както се посочва в съображение 3 от тази директива, регулаторните актове, които определят приложимите технически изисквания, следва да целят предимно обезпечаване на висока степен на безопасност по пътищата, опазване на здравето,

[21] Вж. решение CLCV, точки 86, 87 и 113.

[22] Курсивът е мой.

[23] Курсивът е мой.

опазване на околната среда, енергийна ефективност и защита срещу неразрешена употреба. Считам обаче, противно на поддържаното от Mercedes-Benz Group и от германското правителство, че видно от разпоредбите на посочената директива, тя има за цел да защитава и интересите на отделния купувач на моторно превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство.

43. Всъщност член 3, точка 5 от Директива 2007/46 определя „типовото одобрение на ЕО“ като „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“ към нея. Това приложение IV е озаглавено „Изисквания за целите на одобрение на Е[О] на типа на превозните средства“ и в част I от него, озаглавена „Регулаторни актове за ЕО одобряване на типа на превозни средства, произвеждани в неограничени серии“, е посочен Регламент № 715/2007, що се отнася до „[е]мисии[те] (Евро 5 и Евро 6) от леки превозни средства/достъп до информация“.

44. Освен това, както е посочено в член 5, параграф 1 от Директива 2007/46, „[п]роизводителят отговаря пред органа по одобряването за всички аспекти на процеса на одобрение и за осигуряване на съответствието на производството, независимо от това дали производителят участва пряко във всички етапи на производството на превозното средство, системата, компонента или отделния технически възел“. Следователно, когато иска типово одобрение на ЕО за превозни средства, производителят е длъжен да спазва член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.

45. Следва да се подчертае, че доколкото е необходимо за целите на това типово одобрение на ЕО, спазването на тези изисквания засяга пряко и отделния купувач на превозно средство *по линия на сертификата за съответствие*. Последният е определен в член 3, точка 36 от Директива 2007/46 като „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“. Това приложение IX, озаглавено „Сертификат за съответствие на ЕО“, съдържа точка 0, озаглавена „Цели“, съгласно която 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[24]. Следователно, за разлика от Регламент № 715/2007, Директива 2007/46 установява *изрична връзка* между производителя на автомобили и отделния купувач на превозно средство с цел да се гарантира на последния, че закупеното превозно средство е в съответствие с приложимата правна уредба на Съюза.

46. В този контекст член 18, параграф 1 от Директива 2007/46 предвижда, че производителят, в качеството си на притежател на типово одобрение на ЕО за превозно средство, издава сертификат за съответствие на всяко превозно средство, ако то е произведено в съответствие с одобрения тип превозно средство. Съгласно член 26, параграф 1 от посочената директива този документ е задължителен за регистрирането или продажбата. Освен това член 46 от тази директива предвижда, че държавите членки

[24] С оглед на този текст не споделям становището, изразено от Mercedes-Benz Group в съдебното заседание, че не купувачът е адресатът на сертификата за съответствие.

определят санкциите за нарушаване на разпоредбите на същата директива, и в частност на забраните, съдържащи се във или произлизащи от член 31, и на регулаторните актове, посочени в част I от приложение IV към Директива 2007/46, и взимат необходимите мерки за тяхното прилагане. Съгласно практиката на Съда този член 46 обслужва главно целта за създаване и функциониране на вътрешен пазар, характеризиращ се с лоялна конкуренция между производителите, и освен тази цел санкциите, предвидени в посочения член 46, трябва да гарантират също така, че *купувачът на превозно средство* притежава сертификат за съответствие, който му позволява, в съответствие с приложение IX към същата директива, да го регистрира независимо в коя държава членка, без да е необходимо да представя допълнителни технически документи [25].

47. От тези различни разпоредби на Директива 2007/46 следва, че в рамките на типово одобрение на ЕО производителят трябва да спазва по-специално изискванията относно измервателно-коригиращите устройства по член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007. Само в този случай той може да издаде на купувача на превозно средство сертификат за съответствие, който му позволява да го регистрира или да го продаде. Така този сертификат е гаранция, предназначена да защити купувача срещу неспазването от страна на производителя на задължението му да пуска на пазара превозни средства в съответствие с приложимите нормативни разпоредби на Съюза.

48. Типовото одобрение на ЕО обаче може да е получено например защото одобряващият орган не е знаел за наличието на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 [26]. Освен това съответното превозно средство може да не съответства и на одобрения тип. При продажба на дребно на превозно средство, оборудвано с такова забранено устройство, това превозно средство няма точен сертификат за съответствие и съответно не би могло да се регистрира или препродаде съгласно член 26, параграф 1 от Директива 2007/46. В такова положение интересите на купувача на такова превозно средство не са защитени, което води до вреда за него.

49. Освен това, както отбелязва Съдът, купувачът търпи имуществена вреда, произтичаща от загубата на стойност на съответното превозно средство и от факта, че поради разкриването на инсталирания софтуер, манипулиращ данните за емисиите на отработилите газове, срещу плащането, извършено за придобиването на такова превозно средство, се оказва предоставено превозно средство, което е дефектно и съответно има по-малка стойност [27]. Притежаването на превозно средство, което не отговаря на разпоредбите от правото на Съюза в областта на опазването на околната среда посредством емисии на замърсяващи газове над определените гранични стойности, според мен причинява и неимуществена вреда на този купувач.

50. При тези обстоятелства предлагам на първия и втория преюдициален въпрос да се отговори, че член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46 трябва да се тълкуват в смисъл, че защитават интересите на отделния купувач на моторно превозно средство, и по-специално интереса да не придобие превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.

[25] Решение от 4 октомври 2018 г., Комисия/Германия (C-668/16, EU:C:2018:802, т. 87).

[26] Вж. в този смисъл точка 149 от моето заключение по дела GSMB Invest, Volkswagen и Porsche Inter Auto и Volkswagen (C-128/20, C-134/20 и C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] Вж. в този смисъл решение от 9 юли 2020 г., Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, т. 34).

B. По третия до шестия преюдициален въпрос

51. С въпроси от трети до шести, които следва да се разгледат заедно[28], запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали Директива 2007/46 трябва да се тълкува в смисъл, че задължава държавите членки да предвидят право на купувача на превозно средство да бъде обезщетен за вреди от производителя на автомобили, когато това превозно средство е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, и при утвърдителен отговор, доколко тези държави трябва да предвидят, че ползата от действителната употреба на това превозно средство следва да се приспадне от размера на обезщетението.

52. В самото начало отбелязвам, че QB предявява иска си срещу Mercedes-Benz Group, а именно производителя, а не срещу лицето, което му е продало употребяваното превозно средство. Ето защо Директива 1999/44/ЕО[29], която засяга отношенията между потребителя и продавача, не може да се приложи в случай като разглеждания в главното производство. QB не се позовава и на Директива 2005/29/ЕО[30] относно нелоялните търговски практики, а се основава на деликтната отговорност, предвидена в разпоредбите на BGB. В този контекст запитващата юрисдикция иска да се установи доколко националната правна уредба е в съответствие с правото на Съюза, що се отнася до правото на обезщетение за вреди и начина за неговото изчисляване.

53. Що се отнася до деликтната отговорност, от отговора, който предлагам да се даде на първите два преюдициални въпроса, следва, че Директива 2007/46 предоставя права на купувача в отношенията му с производителя при придобиването на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Впрочем член 46 от тази директива предвижда, че държавите членки определят санкциите за нарушаване на разпоредбите на регулаторните актове, посочени в част I от приложение IV към посочената директива, и взимат необходимите мерки за тяхното прилагане посредством санкции, които са ефикасни, пропорционални и с възпиращ ефект[31]. Съответно този член се прилага, когато съответните превозни средства са оборудвани със забранено измервателно-коригиращо устройство в нарушение на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007[32] за целите на типовото одобрение на ЕО.

[28] Запитващата юрисдикция посочва, че поставя третия въпрос при отрицателен отговор на първия. Четвъртият въпрос пък е подвъпрос на третия. За да се даде полезен отговор на тази юрисдикция обаче, ще разгледам заедно всички въпроси, свързани с правото на обезщетение за вреди и неговия обхват.

[29] Директива 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).

[30] Директива на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 година относно нелоялни търговски практики от страна на търговци към потребители на вътрешния пазар и изменение на Директива 84/450/ЕИО на Съвета, Директиви 97/7/ЕО, 98/27/ЕО и 2002/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕО) № 2006/2004 на Европейския парламент и на Съвета („Директива за нелоялни търговски практики“) (ОВ L 149, 2005 г., стр. 22; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 14, стр. 260).

[31] В отговор на писмен въпрос на Съда германското правителство уточнява естеството на различните санкции, които се прилагат на национално равнище с оглед на член 46 от Директива 2007/46 и на член 13 от Регламент № 715/2007.

[32] Както отбелязва генералният адвокат Mengozzi в заключението си по дело Комисия/Германия (C-668/16, EU:C:2018:230, т. 94), предвиденото в член 46 от Директива 2007/46 задължение за налагане на ефективни, пропорционални и възпиращи санкции за нарушаване на разпоредбите на тази директива трябва да се изпълнява независимо от задължението за възстановяване на съответствието с одобрения тип, предвидено в членове 12 и 30 от посочената директива.

54. Следователно тези санкции трябва да са от полза не само на съответната държава членка, в рамките на типовото одобрение на ЕО, но и на отделния купувач на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство. С други думи, Директива 2007/46 задължава държавите членки да предвидят купувачът на превозно средство да има право на обезщетение за вреди, когато производителят виновно е пуснал такова превозно средство на пазара. Въпреки това в нея се посочва само че тези държави трябва да прилагат ефективни, пропорционални и възпиращи санкции [33].

55. Съгласно постоянната практика на Съда, при липсата на правна уредба в правото на Съюза, държавите членки трябва да посочат компетентните юрисдикции и да определят процесуалните правила за съдебните производства, предназначени да гарантират защитата на правата, които страните в процеса черпят от правото на Съюза [34]. Така, освен ако не е налице право на обезщетение, което, стига необходимите за това условия да са изпълнени, произтича пряко от правото на Съюза, въпросът как трябва да бъде поправена причинената вреда, следва да се определи в контекста на националната правна уредба относно отговорността, като се има предвид, че установените от националните норми условия във връзка с поправянето на вредите следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

56. В случая запитващата юрисдикция иска да се установи, първо, дали е в съответствие с правото на Съюза купувачът на превозно средство, оборудвано с измервателно-коригиращо устройство, да може да предяви срещу производителя на превозното средство граждански иск на деликтно основание за обезщетение за причинената му вреда само когато последният умишлено е причинил вреда другиму в противоречие с добрите нрави по смисъла на член 826 от BGB.

57. В това отношение, в съответствие с принципа на ефективност [35], тази юрисдикция трябва да провери дали условията по член 826 от BGB могат да направят практически невъзможно или прекомерно трудно упражняването на правото на обезщетение, което купувачът на превозно средство черпи от Директива 2007/46. При утвърдителен отговор тези национални процесуални норми няма да са в съответствие с правото на Съюза.

58. На този етап отбелязвам, че съгласно посоченото от запитващата юрисдикция в нейния акт малко вероятно е условията по член 826 от BGB, така, както са тълкувани от националните юрисдикции, да са в съответствие с член 46 от Директива 2007/46, доколкото тези условия са изпълнени само в изключителни случаи, и че поради това съгласно действащото право производителят не следва да се опасява от искове за обезщетение и съответно няма стимул стриктно да спазва разпоредбите от правото на Съюза, за да избегне деликтната отговорност [36].

[33] В същия смисъл член 13, параграф 1 от Регламент № 715/2007 гласи, че държавите членки предписват разпоредби, съдържащи санкциите, приложими при нарушения на разпоредбите на този регламент от страна на производителите, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане посредством санкции, които следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

[34] Решение от 24 февруари 2022 г., ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, т. 63 и цитираната съдебна практика). В писменото си становище Mercedes-Benz Group се позовава по-специално на решение от 16 февруари 2017 г., Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, т. 49—60), в подкрепа на тезата си, че купувачът на въпросното превозно средство няма право на обезщетение. Струва ми се обаче, че съображенията в това решение следват същата посока, която предлагам по настоящото дело.

[35] Относно този принцип вж. решение от 6 октомври 2021 г., Consorzio Italian Management и Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, т. 63 и цитираната съдебна практика).

[36] Mercedes-Benz Group не е съгласно с този извод на запитващата юрисдикция, като изтъква, че при допуснати от производителите нарушения на правото на Съюза може да се стигне до сериозни глоби и санкции.

59. Ако запитващата юрисдикция потвърди тази преценка, тя трябва да се позове съответно на член 823, параграф 2 от BGB, чието прилагане според нея изисква обикновена непредпазливост. Отбелязвам, че според посочената юрисдикция, дори да се предположи, че целта на релевантните разпоредби от правото на Съюза е да защитават само общия интерес, те вероятно биха били спазени само ако нарушението по непредпазливост се санкционира и с право на купувачите да искат от производителите обезщетение за вреди на деликтно основание, и ако тези производители a priori вземат предвид това обстоятелство.

60. Второ, запитващата юрисдикция иска да се установи дали в рамките на правото на обезщетение за вреди на купувача на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство, правото на Съюза допуска ползата от действителната употреба на това превозно средство да се приспадне от връщането на покупната му цена.

61. Както следва от практиката на Съда, що се отнася до формата и начина за изчисляване на обезщетението, следва да се подчертае, че обезщетяването на вреди, причинени на частноправни субекти в резултат от нарушаването на правото на Съюза, трябва да бъде равностойно на претърпяната вреда, така че да осигури ефективна защита на правата им [37]. Както вече бе посочено, в законодателствата на държавите членки трябва да се определи по какви правила да се изчисли обезщетението за вредата, причинена на частноправен субект от нарушение на разпоредбите на Директива 2007/46 [38]. В това отношение 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 [39].

62. Ето защо запитващата юрисдикция следва да провери доколко, ако ползата от действителната употреба при нормални условия на превозното средство се приспадне от връщането на покупната му цена, това би осигурило равностойно обезщетение за купувача. Тази юрисдикция посочва, че до датата на проведеното пред нея заседание QB е изминал над 60 000 km с разглежданото превозно средство и че ако ползата от неговата употреба трябва да се приспадне, следва да се установи с колко е намалена стойността му, за да се изчисли размерът на приспадането. В това отношение, както следва от съдебната практика, цитирана в предходната точка от настоящото заключение, посочената юрисдикция има основание да следи за това защитата на гарантираните от Директива 2007/46 права да не води до неоснователно обогатяване на QB. При това положение ползата от действителната употреба на разглежданото превозно средство може да се приспадне от връщането на покупната му цена. Струва ми се очевидно обаче, че ако заради това приспадане QB в крайна сметка не получи никакво обезщетение за претърпяната вреда, този начин за изчисляване няма да осигури ефективната му защита и не би бил в съответствие с правото на Съюза.

63. Трето, запитващата юрисдикция иска да се установи дали ползата от употребата на разглежданото превозно средство трябва да се изчислява въз основа на цялата му покупна цена, без да се направи приспадане поради намалената стойност в резултат на оборудването му със забранено измервателно-коригиращо устройство и/или употребата на превозно средство, която не отговаря на изискванията на правото на Съюза. Тук отново, при

[37] Вж. в този смисъл решение от 25 ноември 2010 г., Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, т. 92 и цитираната съдебна практика).

[38] Вж. в този смисъл решение от 25 ноември 2010 г., Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, т. 94).

[39] Вж. решение от 25 март 2021 г., Българска народна банка (C-501/18, EU:C:2021:249, т. 125 и цитираната съдебна практика).

липсата на правна уредба в правото на Съюза, Съдът не следва да разглежда задълбочено правото на държавите членки, за да посочва как да се изчислява обезщетението за претърпяната вреда[40]. Единственото предвидено от правото на Съюза изискване е обезщетението да е равностойно, т.е. годно да осигури ефективна защита на правата на купувача.

64. Накрая ще отбележа, че макар производителите на автомобили да трябва да спазват изискванията по приложение IV към Директива 2007/46, и по-специално да прилагат член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 за новите превозни средства[41], тези изисквания се отнасят и за употребяваните такива, в рамките на деликтната отговорност, когато производител виновно инсталира забранено измервателно-коригиращо устройство.

65. С оглед на гореизложеното предлагам на преюдициални въпроси от трети до шести да се отговори, че Директива 2007/46 трябва да се тълкува в смисъл, че задължава държавите членки да предвидят право на купувача на превозно средство да бъде обезщетен за вреди от производителя на автомобили, когато това превозно средство е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Държавите членки следва да определят по какви правила да се изчислява обезщетението за причинената на купувача вреда, стига в приложение на принципа на ефективност това обезщетение да е равностойно на претърпяната вреда.

Г. По седмия преюдициален въпрос

66. Със седмия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 267 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, по силата на която едноличният съдебен състав, компетентен да се произнесе по даден спор, може да отправи преюдициално запитване до Съда само ако преди това е отнесъл посочения спор пред тричленен състав, който преценява, че не следва да не поема делото.

1. По допустимостта

67. Mercedes-Benz Group твърди, че седмият преюдициален въпрос е недопустим, тъй като в рамките на производство, образувано на основание член 267 ДФЕС, Съдът не е компетентен да се произнася по съвместимостта на националното право с правото на Съюза[42].

68. В съдебното заседание германското правителство подчертава, че този въпрос не е полезен за целите на главното производство.

69. Комисията отбелязва, че има съмнения относно допустимостта на посочения въпрос. Всъщност отговорът на този въпрос не бил релевантен за разрешаването на спора в главното производство, който се отнася до наличието на право на обезщетение за вреди в полза на купувача на превозно средство поради използването на забранено измервателно-коригиращо устройство. Освен това същият въпрос изглежда хипотетичен.

[40] В този смисъл съм съгласен с германското правителство, че когато прилагат собственото си деликтно право, държавите членки трябва да могат да решат по какъв начин да се поправи претърпяната от частноправен субект вреда. Ще добавя обаче, че това деликтно право трябва да спазва принципите, закрепени в правото на Съюза.

[41] Вж. решение от 24 януари 2019 г., RDW и др. (C-326/17, EU:C:2019:59, т. 61).

[42] Тази страна се позовава по-специално на решение от 29 ноември 2001 г., De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, т. 23).

Всъщност, както следва от акта за преюдициално запитване, този въпрос не е предмет на обжалване към момента на сезиране на Съда. При това положение не изглежда, че евентуалният отговор на седмия преюдициален въпрос е в състояние да даде на запитващата юрисдикция тълкуване на правото на Съюза, което да ѝ позволи да разреши процесуални въпроси от националното право, преди да може да се произнесе по същество на отнесения пред нея спор [43].

70. Що се отнася до допустимостта на седмия преюдициален въпрос, от акта за преюдициално запитване следва, че съгласно националната правна уредба сезираният с даден спор едноличен съдебен състав е длъжен да отнесе делото пред тричленен състав, който да прецени дали да поеме решаването му, когато по него има особени фактически или правни трудности или ако делото има принципно значение. От този акт се вижда, че запитващата юрисдикция, която е едноличен съдебен състав, не е отнесла настоящото дело пред тричленен състав, а е сезирала пряко Съда с преюдициалното си запитване.

71. Съгласно постоянната съдебна практика Съдът може да откаже да се произнесе по отправено 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 [44].

72. В това отношение спорът по главното производство е свързан с правото на обезщетение за вреди и с начина за изчисляването му, що се отнася до отделния купувач на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Съгласно практиката на Съда, дори да се предположи, че по силата на релевантните национални процесуални разпоредби отправилият запитването съдебен състав, който е едноличен, е бил длъжен да прехвърли главното производство на тричленен състав, първите шест преюдициални въпроса, свързани с това право на обезщетение, са допустими. Всъщност Съдът не следва да проверява дали актът за преюдициално запитване е постановен съобразно националните правила за съдебната организация и съдопроизводството [45].

73. Колкото до седмия преюдициален въпрос, той се отнася до тълкуването на самия член 267 ДФЕС, който не се разглежда с цел разрешаване на спора в главното производство. Освен това запитващата юрисдикция посочва само че има способи, в рамките на които може да се оспори компетентността на едноличния съдебен състав. От една страна обаче, тази юрисдикция не уточнява какви последици могат да се изведат от това относно акта за преюдициално запитване. От друга страна, от представената на Съда преписка не личи актът за преюдициално запитване да е обжалван на този етап.

[43] Комисията се позовава на определение от 2 юли 2020 г., S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, т. 44 и 48).

[44] Решение от 15 юли 2021 г., The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, т. 55).

[45] Вж. в този смисъл решения от 13 декември 2018 т., Rittinger и др. (C-492/17, EU:C:2018:1019, т. 29—34).

74. При тези условия считам, че няма обективна необходимост от поисканото в седмия преюдициален въпрос тълкуване за решението, което запитващата юрисдикция трябва да постанови [46]. При това положение според мен той е хипотетичен и съответно трябва да се отхвърли като недопустим.

2. По съществото

75. Ако Съдът приеме, че седмият преюдициален въпрос е допустим, бих искал да припомня съдебната практика, съгласно която националните юрисдикции имат най-широко право да сезират Съда с въпрос относно тълкуването на релевантните разпоредби от правото на Съюза, а действащите като последна инстанция юрисдикции са длъжни да го сезират, освен в случаите, изрично признати в практиката на Съда като изключения. Всъщност това право, съответно задължение, е присъщо на системата на сътрудничество между националните юрисдикции и Съда, установена с член 267 ДФЕС, както и на ролята на отговорни за прилагането на правото на Съюза съдилища, която посочената разпоредба отрежда на националните юрисдикции. Следователно, когато националната юрисдикция приеме, че в делото, с което е сезирана, възниква въпрос относно тълкуването или валидността на правото на Съюза, в зависимост от случая тя има право или е длъжна да отправи преюдициално запитване до Съда, без да е възможно национални законодателни норми или установени в националната съдебна практика правила да възпрепятстват упражняването на това право, съответно изпълнението на това задължение [47].

76. Що се отнася до национална юрисдикция, чиито решения подлежат на обжалване съгласно националното право, член 267 ДФЕС допуска актовете на такава юрисдикция, с които се сезира Съдът с преюдициално запитване, да останат подчинени на предвидените от националното право обичайни способи за защита. Изходът от подобно обжалване обаче не може да ограничи предоставеното на посочената юрисдикция по силата на член 267 ДФЕС правомощие да сезира Съда, ако тя счита, че висящо пред нея дело повдига въпроси относно тълкуването на разпоредби на правото на Съюза, изискващи решение на Съда [48]. Така функционирането на установената с член 267 ДФЕС система на сътрудничество между Съда и националните юрисдикции и принципът на предимство на правото на Съюза изискват националният съд да може да сезира Съда с всеки преюдициален въпрос, който счита за необходим, и във всеки момент от производството, който според него е подходящ [49], включително когато съдебният състав е едноличен [50].

[46] Вж. в този смисъл решение от 9 юли 2020 г., Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, т. 62 и цитираната съдебна практика). Отбелязвам също, че запитващата юрисдикция поставя аналогичен въпрос в дела, които нямат връзка с настоящото, и по-специално в дела C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel, C-47/21, C. Bank и Bank D. K., както и C-232/21, Volkswagen Bank и Audi Bank.

[47] Решение от 23 ноември 2021 г., IS (Незаконосъобразност на определението за преюдициално запитване) (C-564/19, EU:C:2021:949, т. 68—70 и цитираната съдебна практика).

[48] Вж. в този смисъл решение от 16 декември 2008 г., Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, т. 93).

[49] Вж. в този смисъл решение от 16 юли 2020 т., Adusbef и др. (C-686/18, EU:C:2020:567, т. 30 и цитираната съдебна практика).

[50] Вж. в този смисъл решения от 13 декември 2018 т., Rittinger и др. (C-492/17, EU:C:2018:1019, т. 29—34).

77. Ето защо считам, че член 267 ДФЕС не допуска национална правна уредба, задължаваща едноличен съдебен състав — когато същият счита, че по висящо пред него дело е повдигнат въпрос относно тълкуването или валидността на правото на Съюза, който изисква решение на Съда — да препрати този въпрос на тричленен състав и поради това да не може да отправи преюдициално запитване до Съда [51].

V. Заключение

78. С оглед на гореизложените съображения предлагам на Съда да отговори на отправените от Landgericht Ravensburg (Областен съд Равенсбург, Германия) преюдициални въпроси по следния начин:

„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, трябва да се тълкуват в смисъл, че защитават интересите на отделния купувач на моторно превозно средство, и по-специално интереса да не придобие превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на 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, изменен.

2) Директива 2007/46, изменена, трябва да се тълкува в смисъл, че задължава държавите членки да предвидят право на купувача на превозно средство да бъде обезщетен за вреди от производителя на автомобили, когато това превозно средство е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Държавите членки следва да определят по какви правила да се изчислява обезщетението за причинената на купувача вреда, стига в приложение на принципа на ефективност това обезщетение да е равностойно на претърпяната вреда“.

[51] Вж. в този смисъл решение от 5 април 2016 г., PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, т. 36).