Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
A. RANTOS
представено на 23 септември 2021 година [1]

Дела C-128/20, C-134/20 и C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG
срещу
Auto Krainer Gesellschaft mbH
(Преюдициално запитване, отправено от Landesgericht Klagenfurt (Областен съд Клагенфурт, Австрия)
и
IR
срещу
Volkswagen AG
(Преюдициално запитване, отправено от Landesgericht Eisenstadt (Областен съд Айзенщат, Австрия)
както и
DS
срещу
Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,
Volkswagen AG

(Преюдициално запитване, отправено от Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия)

„Преюдициално запитване — Сближаване на законодателствата — Регламент (ЕО) № 715/2007 — Моторни превозни средства — Член 3, точка 10 — Член 5, параграфи 1 и 2 — Дизелов двигател — Емисии на замърсители — Софтуер, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя — Клапан за рециркулация на отработилите газове — Намаляване на емисиите на азотни оксиди, ограничено чрез „температурен прозорец“ — Измервателно-коригиращо устройство — Разрешаване на такова устройство, когато необходимостта от него е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария — Устройство, монтирано при ремонт на превозното средство — Директива 1999/44/ЕО — Продажба на потребителски стоки и свързани с тях гаранции — Стока, съответстваща на договора за продажба — Член 2, параграф 2, буква г) — Презумпция за съответствие на стока, притежаваща обичайните качества и характеристики на стоките от същия вид, които потребителят може разумно да очаква — Валидно типово одобрение на ЕО — Член 3, параграф 6 — Покупка на съответното превозно средство макар потребителят да е знаел за

[1] Език на оригиналния текст: френски.

наличието на измервателно-коригиращото устройство в момента на продажбата — Незначителна липса на съответствие“

I. Въведение

1. Съгласно член 11 ДФЕС „[и]зискванията за защита на околната среда трябва да бъдат включени в определянето и изпълнението на политиките и действията на Съюза, в частност, за да се насърчи устойчивото развитие“. Нарасналото съзнание за това колко е важно да се пази околната среда намира израз по-специално във волята на законодателя на Европейския съюз да се ограничат емисиите на замърсители [2].

2. В този смисъл моторните превозни средства са предмет на все по-строга правна уредба [3], по-специално след приемането на Регламент (ЕО) № 715/2007 [4]. Автомобилните производители задължително трябва да се приспособяват към новите общи технически изисквания, свързани с одобрението на такива превозни средства, което може да бъде повод за спорове с публичните органи и потребителите.

3. Така по делото, по което е постановено решение от 17 декември 2020 г., X (Измервателно-коригиращо устройство в дизелов двигател) (C-693/18, наричано по-нататък „решение X“, EU:C:2020:1040), от съответния производител на автомобили се търси отговорност за това, че е пуснал на пазара превозни средства, оборудвани със софтуер, с който се цели да се манипулират резултатите от контрола на емисиите на замърсяващи газове, и по-специално на NOx [5]. В това решение Съдът за първи път тълкува понятието „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 и определя доколко такова устройство е забранено с оглед на член 5, параграф 2, буква а) от този регламент, в който се предвиждат изключения от забраната за използване на измервателно-коригиращо устройство, сред които е необходимостта от предпазване на двигателя от повреда или авария и от осигуряване на безопасно управление на превозното средство.

4. Настоящите три дела представляват продължение на това дело, доколкото се отнасят до превозни средства, оборудвани с инсталиран в компютъра за контрол на двигателя софтуер, който при определени условия за външна температура и надморска височина на движение ограничава намаляването на емисиите на азотни оксиди (NOx), като по този начин се стига до надвишаване на граничните стойности съгласно Регламент № 715/2007. Поставените въпроси по същество са следните: представлява ли софтуер от този вид „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от този регламент? Ако това е така, може ли този софтуер да бъде разрешен на основание член 5, параграф 2, буква а) от посочения регламент? В хипотезата, в която посоченият софтуер не е разрешен,

[2] Според Световната здравна организация (СЗО) замърсяването на въздуха е основният екологичен риск за здравето. Вж. неин доклад, озаглавен „Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease“ — 13 май 2016 г., стр. 15.

[3] Относно последователните стандарти „Евро“ за емисиите на азотни оксиди (NOx) вж. информационно-аналитичен документ на Европейската сметна палата, озаглавен „Отговорът на ЕС на скандала „Дизелгейт“, февруари 2019 г., стр. 9.

[4] 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 година (ОВ L 199, 2008 г., стр. 1) (наричан по-нататък „Регламент № 715/2007“).

[5] Вж. решение X, точка 27.

може ли използването му да доведе до разваляне на продажбата поради липса на съответствие на превозното средство с договора, на основание Директива 1999/44/ЕО[6]?

5. С оглед на връзките между настоящите дела, по-специално доколкото правните въпроси, които повдигат, в голяма степен се припокриват, бе сметнато за уместно да се представи общо заключение по тези дела, макар Съдът да е решил да не ги съединява предвид специфичните особености на всяко от тях.

II. Правна уредба

A. Правото на Съюза

1. Директива 1999/44

6. Съгласно съображения 1 и 8 от Директива 1999/44:

„(1) като имат предвид, че член 153, параграфи 1 и 3 [ЕО] предвиждат, че Общността следва да допринася за постигане високо ниво на защита на потребителите чрез мерките, които приема съгласно член 95 [ЕО];

[…]

(8) като имат предвид, че с цел да [се] улесни прилагането на принципа на съответствие с договора е полезно да се въведе оборима презумпция за съответствие с договора, обхващаща най-общите случаи; като имат предвид, че тази презумпция не ограничава принципа за свобода на договаряне; като имат предвид освен това, че при отсъствието на специални договорни условия, както и в случаите, когато се прилага минималната защитна клауза, компонентите, посочени в презумпцията, могат да се използват за определяне липсата на съответствие на стоките с договора; като имат предвид, че качеството и [характеристиките], които потребителите могат основателно да очакват, зависят, inter alia, от това дали стоките са нови или втора употреба; като имат предвид, че компонентите, посочени в презумпцията, са кумулативно дадени; като имат предвид, че ако обстоятелствата в конкретния случай правят някой отделен компонент очевидно неподходящ, останалите елементи на презумпцията се прилагат въпреки това“.

7. Член 1 от тази директива е озаглавен „Приложно поле и дефиниции“ и параграф 1 от него гласи:

„Целта на настоящата директива е сближаването на законовите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки относно някои аспекти на продажбата на потребителски стоки и свързаните с тях гаранции с цел да се осигури еднакво минимално ниво на защита на потребителите в контекста на вътрешния пазар“.

[6] 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).

8. Член 2 от посочената директива е озаглавен „Съответствие с договора“ и предвижда:

„1. Продавачът е длъжен да достави на потребителя стока, която съответства на договора за продажба.

2. Счита се, че потребителските стоки съответстват на договора, ако те:

а) отговарят на описанието, дадено от продавача[,] и притежават характеристиките, представени от продавача под формата на мостра или образец;

б) са годни за специфична употреба, желана от потребителя, при условие че той е уведомил продавача за своето изискване при сключването на договора и то е прието от продавача;

в) са годни за обичайн[ата] употреба, за която служат стоките от същия вид;

г) притежават обичайните качества и характеристики на стоките от същия вид, които потребителят може разумно да очаква, като се имат предвид естеството на потребителската стока и публичните изявления за конкретните ѝ характеристики, направени от продавача, производителя или негов представител, [по-специално при] рекламата или етикет[ирането].

3. Не се счита за липса на съответствие по смисъла на настоящия член, ако в момента на сключване на договора потребителят е знаел или не е могъл да не знае липсата на съответствие, или ако липсата на съответствие се дължи на материали, предоставени от потребителя.

[…]“.

9. Член 3 от същата директива е озаглавен „Права на потребителя“ и гласи:

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

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

3. На първо място потребителят може да поиска от продавача да ремонтира стоките или […] да ги замени, и в двата случая безплатно, освен ако това е невъзможно или непропорционално.

Счита се, че даден начин за обезщетяване е непропорционален, ако той налага на продавача разходи, които в сравнение с друга алтернативна форма на обезщетение са неразумни, като се вземе предвид:

– стойността, която стоките биха имали, ако не съществуваше липса на съответствие,

– значимостта на липсата на съответствие,

и

– дали алтернативното обезщетяване може да бъде осъществено без значително неудобство за потребителя.

Всеки ремонт или замяна се извършва в разумен срок и без значително неудобство за потребителя, като се вземат предвид характерът на стоките и целта, за която потребителя изисква стоките.

[…]

5. Потребителят може да поиска подходящо намаление на цената или да анулира договора:

– ако потребителят няма право на ремонт и замяна,

или

– ако продавачът не е предоставил компенсацията в разумен срок,

или

– ако продавачът не е предоставил компенсацията без значително неудобство за потребителя.

6. Потребителят няма право да анулира договора, ако липсата на съответствие е незначителна“.

2. Регламент № 715/2007

10. Съгласно съображения 7 и 17 от Регламент № 715/2007:

„(7) При определяне на нормите за емисии е важно да се взем[ат] предвид значението им за пазарите и [за] конкурентоспособността на производителите, преките и непреки разходи, наложени на бизнеса[,] и ползите, които ще се натрупат по отношение на стимулиране на иновациите, подобряване на качеството на въздуха, намаляване на разходите за здравеопазване и увеличаване продължителността на живота, както и показателите за цялостното въздействие върху емисиите от въглероден диоксид.

[…]

(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“.

11. Член 1 от този регламент е озаглавен „Предмет“ и 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“.

12. Член 3 от посочения регламент е озаглавен „Определения“ и предвижда в точки 10 и 13:

„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.

[…]

13) „Резервно устройство, регулиращо замърсяването“ е устройство, регулиращо замърсяването[,] или комбинация от такива устройства, предназначени за замяна на оригиналното устройство, регулиращо замърсяването, ко[и]то мо[гат] да бъд[ат] одобрен[и] като отделен технически възел, така както е посочено в Директива 70/156/ЕИО[7]“.

13. Член 4 от същия регламент е озаглавен „Задължения на производителите“ и предвижда в параграфи 1 и 2:

„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.

[7] Директива на Съвета от 6 февруари 1970 година за сближаването на законодателствата на държавите членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 42, 1970 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 1, стр. 41).

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. […]“.

14. Член 5 от Регламент № 715/2007 е озаглавен „Изисквания и изпитвания“ и параграфи 1 и 2 от него имат 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;

б) устройството се задейства само при стартиране на двигателя;

или

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

15. Приложение I към този регламент е озаглавено „Гранични стойности на емисиите“ и установява граничните стойности на емисиите на NOx, по-специално за превозните средства от поколение Евро 5, които са включени в таблица 1.

3. Директива 2007/46/ЕО

16. Директива 2007/46/ЕО [8] е отменена с Регламент (ЕС) 2018/858 [9], считано от 1 септември 2020 г., съгласно член 88 от последния. Като се има предвид обаче датата на разглежданите обстоятелства, тази директива остава приложима към споровете в главните производства.

[8] 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) № 214/2014 на Комисията от 25 февруари 2011 година (ОВ L 69, 2014 г., стр. 3) (наричана по-нататък „Директива 2007/46“).

[9] Регламент 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).

17. Според съображение 3 от посочената 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“.

18. Член 1 от същата директива е озаглавен „Предмет“ и гласи:

„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“.

19. Член 3 от Директива 2007/46 е озаглавен „Определения“ и предвижда в точки 5 и 36 следното:

„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“.

20. Член 4 от тази директива е озаглавен „Задължения на държавите членки“ и гласи:

„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.

[…]“.

21. Член 5 от посочената директива е озаглавен „Задължения на производителите“ и предвижда в параграф 1:

„Производителят 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“.

22. Член 18 от същата директива е озаглавен „Сертификат за съответствие“ и гласи 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.

[…]“.

23. Член 26 от Директива 2007/46 е озаглавен „Регистриране, продажба и пускане в действие на превозни средства“ и 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.

[…]“.

24. Приложение IV към тази директива 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“.

25. Приложение IX[10] към посочената директива, 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.

[10] Редакцията на това приложение е съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 година за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета 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, за изменение на Директива (ЕО) 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 2017 г., стр. 1).

4. Регламент № 692/2008

26. Член 1 от Регламент № 692/2008 е озаглавен „Предмет“ и гласи:

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

27. Член 2 от Регламент № 692/2008 е озаглавен „Определения“ и предвижда в точки 8 и 18:

„За целите на настоящия регламент се използват следните определения:

[…]

8. „тип на устройството, регулиращо замърсяването“ означава каталитични преобразуватели и филтри за частици, които не се различават в никой от следните основни аспекти:

[…]

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

28. Член 3 от този регламент е озаглавен „Изисквания за одобряване на типа“ и предвижда в параграф 9:

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

Все пак при подаване на заявление за одобряване на типа производителят предоставя на одобряващия орган информация, показваща, че устройството за последващо третиране на NOx достига достатъчно висока температура, за да работи ефективно в рамките на 400 секунди след пускане в ход на студен двигател при –7 °C, както е описано в изпитването от тип 6.

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

[…]“.

29. Член 10 от посочения регламент е озаглавен „Устройства, регулиращи замърсяването“ и параграф 1 от него има следния текст:

„Производителят отговаря за това, резервните устройства, регулиращи замърсяването, предназначени за монтиране на превозни средства, получили типово одобрение на ЕО, обхванати от Регламент [№ 715/2007], да са получили типово одобрение на ЕО като отделни технически възли по смисъла на член 10, параграф 2 от Директива [2007/46], в съответствие с член 12, член 13 и приложение XIII към настоящия регламент.

За целите на настоящия регламент, каталитични преобразуватели и филтри за частици се считат за устройства, регулиращи замърсяването“.

30. Приложение I към същия регламент, озаглавено „Административни разпоредби относно типово одобрение на ЕО“, предвижда в точка 3.3, озаглавена „Разширявания за дълготрайността на устройствата, регулиращи замърсяването (изпитване от тип 5)“, следното:

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

3.3.1.1. [П]ревозно средство:

[…]

3.3.1.2. Двигател

[…]

3.3.1.3. Параметри на системата за контрол на замърсяването:

[…]

в) Рециркулация на отработилите газове (РОГ):

със или без

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

[…]“.

31. Приложение XI към Регламент № 692/2008, озаглавено „Системи за бордова диагностика (СБД) за моторни превозни средства“, предвижда в допълнение 2 към него, отнасящо се до „[о]сновни[те] характеристики на фамилията превозни средства“:

„[…]

Двигател:

[…]

Система за контрол на емисиите:

[…]

– тип на филтъра за частици,

[…]

– рециркулация на отработилите газове (т.е. със или без)

[…]“.

5. Регламент (ЕС) 2016/427

32. Съгласно съображения 1, 2 и 4 от Регламент (ЕС) 2016/427 [11]:

„(1) В Регламент [№ 715/2007] от Комисията се изисква да прави преглед на процедурите, изпитванията и изискванията за одобряване на типа, посочени в Регламент (ЕО) № 692/2008, и ако е необходимо, да ги адаптира по начин, позволяващ реално отразяване на емисиите, отделяни от движещите се по пътищата превозни средства.

(2) Комисията извърши подробен анализ в тази насока въз основа на собствени проучвания и информация от външни източници и заключи, че емисиите, отделени в реални условия при движението на превозни средства, одобрени по нормите Евро 5/6, значително надвишават емисиите, измерени според регулаторния „Нов европейски пътен цикъл“ (NEDC), по-специално по отношение на емисиите на NOx от дизелови превозни средства.

[…]

(4) През януари 2011 г. Комисията създаде работна група с участието на всички заинтересовани страни с цел разработване на процедура за изпитване за емисии в реални условия на движение (RDE — Real Driving Emission), която по-добре да отразява емисиите, измерени в пътни условия. […]“.

33. Член 1 от Регламент 2016/427 гласи:

„Регламент [№ 692/2008] се изменя, както следва:

1) В член 2 се добавят следните две точки 41 и 42:

41. „Емисии в реални условия на движение [(„RDE“ — Real Driving Emission)]“ са емисиите на превозно средство при нормалните условия на неговата употреба;

42. „Преносима система за измерване на емисиите“ („PEMS“ — Portable emissions measurement system) е преносима система за измерване на емисиите, отговаряща на изискванията, посочени в допълнение 1 към приложение IIIA към настоящия регламент“.

[11] Регламент на Комисията от 10 март 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 6) (ОВ L 82, 2016 г., стр. 1).

6. Регламент 2017/1151

34. Съгласно съображения 1—3 от Регламент 2017/1151 [12]:

„(1) В Регламент [№ 692/2008] на Комисията за прилагане и изменение на Регламент [№ 715/2007] се предвижда лекотоварните превозни средства да се изпитват съгласно новия европейски цикъ[л] на движение (NEDC).

(2) На основание на непрекъснатото преразглеждане на относимите процедури, изпитвателните цикли и изпитвателните процедури, предвидени по член 14, параграф 3 от Регламент [№ 715/2007], очевидно е, че информацията за разхода на гориво и емисиите на CO2, получена при изпитване на превозни средства съгласно NEDC вече не е адекватна и не отразява действителните емисии [в световен план].

(3) В този контекст е подходящо да се предвиди нова регулаторна изпитвателна процедура, като се приложи хармонизираната [в] глобален мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства (WLTP) в законодателство[то] на Съюза“.

35. Член 1 от Регламент 2017/1151 е озаглавен „Предмет“ и гласи:

„С настоящият регламент се определят подробни правила за прилагане на Регламент [№ 715/2007]“.

36. Приложение IIIA към Регламент 2017/1151 е озаглавено „Проверка за емисии в реални условия“ и предвижда:

[…]

„4.1. Характеристиките по отношение на емисиите при изпитване в реални условия се доказват чрез изпитване на превозни средства при пътни условия, като те работят при нормалните си режими на движение, условия и полезни товари. Изпитването за емисии в реални условия трябва да е представително за превозните средства, които работят при нормалните си режими на движение, условия и полезни товари.

[…]

5.2.1. Изпитването се провежда при условията на околната среда, определени в настоящия раздел. Условията на околната среда се приемат за „разширени“, когато най-малко едно условие за температурата или надморската височина е разширено. Корекционният коефициент за разширени условия за температура и надморска височина се прилага само веднъж. Ако част от изпитването или цялото изпитване се провежда извън нормалните или разширените условия, изпитването е невалидно.

5.2.2. Умерени условия по отношение на надморската височина: надморска височина по-малка или равна на 700 метра над морското равнище.

[12] Изменен с Регламент (ЕС) 2017/1154 на Комисията от 7 юни 2017 г. (ОВ L 175, 2017 г., стр. 708) (наричан по-нататък „Регламент 2017/1151“).

5.2.3 Разширени условия по отношение на надморската височина: надморска височина, по-голяма от 700 метра над морското равнище и по-малка или равна на 1300 метра над морското равнище.

5.2.4. Умерени условия по отношение на температурата: по-голяма или равна на 273,15 K (0 °C) и по-малка или равна на 303,15 K (30 °C).

5.2.5. Разширени условия по отношение на температурата: по-висока или равна на 266,15 K (– 7 °C) и по-ниска от 273,15 K (0 °C) или по-висока от 303,15 K (30 °C) и по-ниска или равна на 308,15 K (35 °C).

[…]“.

7. Директива (ЕС) 2019/771

37. Съгласно член 23 от Директива (ЕС) 2019/771 [13] Директива 1999/44 се отменя, считано от 1 януари 2022 г.

38. Член 1 от Директива 2019/771 е озаглавен „Предмет и цел“ и гласи:

„Целта на настоящата директива е да допринесе за правилното функциониране на вътрешния пазар, като същевременно осигури високо равнище на защита на потребителите чрез установяване на общи правила по отношение на някои изисквания относно договорите, сключени между продавачите и потребителите, по-специално правила относно съответствието на стоките с договора, средствата за правна защита при несъответствие, редът и условията за използването на тези средства за правна защита и търговските гаранции“.

39. Член 7 от тази директива е озаглавен „Общи изисквания за съответствие“ и предвижда в параграф 1:

„В допълнение към спазването на всички индивидуални изисквания за съответствие, стоките трябва да:

а) са годни за целите, за които обичайно се използват стоки от същия вид, като се вземат предвид, когато е приложимо, всеки действащ правен акт на Съюза и на националното право, технически стандарти или — при липсата на такива технически стандарти — приложимите за конкретните сектори кодекси за поведение;

[…]“.

[13] Директива на Европейския парламент и на Съвета от 20 май 2019 година за някои аспекти на договорите за продажба на стоки, за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2394 и на Директива 2009/22/ЕО и за отмяна на Директива 1999/44/ЕО (ОВ L 136, 2019 г., стр. 28).

Б. Австрийското право

40. Член 871, параграф 1 от Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Общ граждански кодекс, наричан по-нататък „ABGB“) гласи:

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

41. Член 879, параграф 1 от ABGB предвижда:

„Недействителен е договор, който нарушава законова забрана или противоречи на добрите нрави“.

42. Член 922, параграф 1 от ABGB гласи:

„Всеки, който прехвърли възмездно вещ на друго лице, гарантира съответствието на тази вещ с договора. Той съответно отговаря за това тя да притежава уговорените или обичайно очаквани качества, да съответства на своето описание, мостра или образец и да може да се използва с оглед на естеството на сделката или договореното от страните“.

43. Член 932, параграфи 1 и 4 от ABGB има следния текст:

„(1) При недостатъци приобретателят има право да иска подобрение (последващо поправяне или допълване на липси), подмяна на вещта, съответно намаление на възнаграждението (намаление на цената) или едностранно прекратяване на договора (разваляне с обратно действие).

[…]

(4) Ако и подобрението, и подмяната са невъзможни или са свързани с несъразмерно големи разходи за прехвърлителя, приобретателят има право на намаление на цената или, ако не става дума за незначителен недостатък, право да развали договора […]“.

В. Германското право

44. Съгласно член 25, параграф 2 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), наричана по-нататък „EG-FGV“:

„С цел отстраняване на установени недостатъци и гарантиране на съответствието на вече пуснатите в движение превозни средства, компоненти или отделни технически възли

[Kraftfahrt-Bundesamt (Федерална автотранспортна служба, Германия, наричана по-нататък „KBA“)] може да издава последващи допълнителни разпоредби“.

III. Споровете в главните производства, преюдициалните въпроси и производствата пред Съда

A. Дело C-128/20

45. На 9 януари 2011 г. GSMB Invest GmbH & Co. KG сключва с Auto Krainer Gesellschaft mbH договор за покупко-продажба на автомобил с марка „Volkswagen“, модел „VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION“, оборудван с дизелов двигател тип EA 189 от поколение Евро 5 и с работен обем от 2 литра (наричан по-нататък „превозно средство 1“). Това превозно средство разполага с клапан EGR.

46. На 27 декември 2017 г. GSMB Invest предявява иск пред Landesgericht Klagenfurt (Областен съд Клагенфурт, Австрия), запитващата юрисдикция, за разваляне на този договор за покупко-продажба на основание член 879, параграф 1 и член 932, параграф 4 от ABGB, срещу заплащане на обезщетение за ползване.

47. Пред тази юрисдикция GSMB Invest твърди, че към момента на посочената продажба е вярвало, че купува нов автомобил, който отговаря на изискванията за защита на околната среда, и по-специално че отработилите газове съответстват на законовите изисквания. В резултат на извършената от Volkswagen актуализация на софтуера, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя на превозно средство 1 (наричан по-нататък „спорният софтуер“), системата за пречистване на отработилите газове се изключвала при външна температура под 15 или над 33 градуса по Целзий, както и при надморска височина на движение над 1000 метра (по-нататък „температурен прозорец“). Този температурен прозорец представлявал забранена система, която не можела да се обоснове с нито едно от предвидените в член 5 от Регламент № 715/2007 изключения от забраната за използване на измервателно-коригиращи устройства. Съответно това намаляване на пречистването на отработилите газове не служело за предпазване на двигателя на превозно средство 1 предвид липсата на пряка повреда на посочения двигател.

48. Auto Krainer възразява, че температурните прозорци се използвали от всички производители на дизелови автомобили от клас Евро 5. KBA, а именно органът за типово одобрение на ЕО в Германия, традиционно считала този прозорец за законна технология по смисъла на Регламент № 715/2007. Освен това при проверката на спорния софтуер KBA установила след щателен преглед, че актуализацията нямала никакво отрицателно въздействие върху надеждността на устройствата за регулиране на замърсяването на въздуха.

49. Според запитващата юрисдикция от член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 следва, че температурният прозорец представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на този регламент. Всъщност в повечето държави — членки на Съюза, особено в Австрия и Германия, температурата на околната среда през годината е предимно под 15 градуса по Целзий и поради релефа на тези държави, превозните средства много често се движат в райони с надморска височина над 1000 метра и следователно тези условия съответстват на „нормална работа и използване на превозното средство“ по смисъла на посочения член 3, точка 10. Затова изключението по член 5, параграф 2, буква а) от този

регламент, свързано с предпазването на двигателя, не можело да представлява правно основание за използването на измервателно-коригиращо устройство, което се активира по време на „нормална“ употреба на моторните превозни средства.

50. Запитващата юрисдикция добавя, че съгласно член 3, точка 9 от Регламент № 692/2008 устройството за последващо третиране на NOx следва да достигне достатъчно висока температура, за да работи ефективно в рамките на 400 секунди след пускане в ход на студен двигател при - 7 градуса по Целзий, както е описано в изпитването от тип 6. Компетентните органи не можели да издадат типово одобрение на ЕО, ако предоставената информация относно тези изисквания не е достатъчна. От така установеното задължение за доказване можело да се заключи, че според законодателя на Съюза, ако един температурен прозорец не отговаря на тези изисквания, той не може да е правно обоснован.

51. Следователно с оглед възприетите условия за температура и надморска височина температурният прозорец не бил напълно функционален при нормални условия на работа.

52. При тези обстоятелства Landesgericht Klagenfurt (Областен съд Клагенфурт) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Следва ли член 5, параграф 1 от Регламент [№ 715/2007] да бъде тълкуван в смисъл, че е забранено оборудване на превозно средство по член 1, параграф 1 от [този регламент], при което клапанът за рециркулация на отработилите газове, т.е. компонент, който може да повлияе на показателите на емисиите, е проектиран по такъв начин, че степента на рециркулация на отработилите газове, тоест делът на отработилите газове, който се рециркулира, се регулира така, че осигурява режим на слабо замърсяване само между 15 и 33 градуса по Целзий и само под 1000 метра надморска височина и извън този температурен прозорец, на интервал от 10 градуса по Целзий, и над 1000 метра надморска височина, на интервали от 250 метра, намалява линейно до 0, което води до увеличение на емисиите на NOx (азотни оксиди) над граничните стойности съгласно Регламент № 715/2007?

2) Следва ли изразът „за предпазване на двигателя от повреда или авария“ в член 5, параграф 2 от Регламент [№ 715/2007] да бъде тълкуван в смисъл, че стратегия за отработилите газове, която служи предимно за защита на дадени компоненти като клапана [за рециркулация на отработилите газове] [(*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)] [наричан по-нататък „клапанът EGR“ [14]], охладителя EGR и филтъра за дизелови частици, не отговаря на предпоставките за изключение?

3) Следва ли член 5, параграф 1 от Регламент [№ 715/2007] да бъде тълкуван в смисъл, че стратегия за отработилите газове, която осигурява пълната функционалност на устройствата за намаляване на емисиите само в температурен диапазон от 15 до 33 градуса по Целзий и под 1000 метра надморска височина (т.нар. „температурен прозорец“) и следователно в Европа, особено в Австрия, не е напълно функционална през по-голямата част от годината, не изпълнява изискването по член 5, параграф 1 — функциониране на превозното средство при нормална експлоатация — и представлява забранено измервателно-коригиращо устройство?“.

[14] Клапанът EGR се нарича още „вентил за рециркулация на отработилите газове“.

53. Писмени становища представят GSMB Invest, Auto Krainer, германското правителство и Европейската комисия. Същите страни отговарят писмено и на поставените от Съда въпроси.

Б. Дело C-134/20

54. През 2013 г. IR, потребител, закупува автомобил с марка „Volkswagen“, модел „VW Touran Confortline BMT“, оборудван с дизелов двигател тип EA 189 от поколение Евро 5, с работен обем 1,6 литра и мощност 77 kW (наричан по-нататък „превозно средство 2“). Това превозно средство разполага с клапан EGR.

55. Първоначално превозно средство 2 разполага с инсталиран в компютъра за контрол на двигателя софтуер, който работи в „режим 0“ и в „режим 1“ (по-нататък „превключвателна система“). Режим 1 е използван при изпитването за одобрение на емисиите на замърсители, наречено „New European Driving Cycle“ (NEDC) [Нов европейски цикъл на движение], което се провежда в лабораторни условия. Когато характерните условия за това изпитване за одобрение липсват, се включва „режим 0“, като в този случай степента на рециркулация на отработилите газове намалява, което променя момента и времетраенето на впръскването на горивото. При движение в реални условия превозно средство 2 работи почти само в „режим 0“, поради което не спазва предвидените в Регламент № 715/2007 гранични стойности за NOx. От акта за преюдициално запитване е видно, че при това положение превключвателната система представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграфи 1 и 2 от този регламент.

56. Пак от акта за преюдициално запитване следва, че превозно средство 2 е технически изправно и годно за движение по пътищата. Ако обаче бил информиран, че поради монтирания в него софтуер това превозно средство не отговаря на законовите изисквания, IR нямало да го закупи.

57. С писмо от 8 октомври 2015 г. главният вносител на автомобили с марка Volkswagen за Австрия уведомява IR, че се налага да се извършат промени по превозно средство 2 и че всички разходи по този необходим ремонт се поемат от производителя. Впоследствие IR е помолен да даде съгласие за инсталирането в превозно средство 2 на спорния софтуер и същият е инсталиран.

58. Целта на тази актуализация е да се въведе температурният прозорец. KBA одобрява спорния софтуер и съответно не отнема типовото одобрение на ЕО. В това отношение тя установява по-специално, че не е налице забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на Регламент № 715/2007. KBA не е разполагала с информация за този софтуер, тъй като не е изискала такава.

59. IR предявява пред Landesgericht Eisenstadt (Областен съд Айзенщат, Австрия), запитващата юрисдикция, иск за разваляне на продажбата на превозно средство 2 на основание член 871 от ABGB.

60. Според запитващата юрисдикция не може да се установи, че температурният прозорец е необходим за предпазването на двигателя на превозно средство 2 от повреди, нито че спорният софтуер се отразява неблагоприятно на разхода на гориво, отделянето на сажди, мощността и общия пробег на това превозно средство. Не можело да се установи и дали, ако актуализацията на този софтуер не е включвала температурен прозорец, са щели да

бъдат спазени изискванията по Регламент № 715/2007 по отношение на надеждността на устройствата, регулиращи замърсяването, по смисъла на член 4, параграф 2 от този регламент, нито дали пазарната стойност на превозното средство се е понижила след извършването на тази актуализация.

61. Запитващата юрисдикция добавя, че съгласно австрийското право съдоговорителят на страната, чиято воля е опорочена поради грешка в предмета, може да предотврати правните последици от тази грешка, ако изпълни договора по начин, какъвто е очаквала въпросната страна при сключването му. При това положение последната не би имала вече правен интерес. Тази юрисдикция счита, че първоначално заложената в превозно средство 2 превключвателна система не е в съответствие с правото на Съюза. Volkswagen твърди, че инсталирането на спорния софтуер на това превозно средство удовлетворявало изискванията на IR и го лишавало от правен интерес — твърдение, което последният оспорва.

62. Запитващата юрисдикция посочва, че за да се произнесе по делото, е необходимо да се изясни въпросът дали спорният софтуер представлява техническо решение, което е в съответствие с изискванията на правото на Съюза, и по-специално на регламенти № 715/2007 и № 692/2008. Според нея единствено ако отговорът на този въпрос е утвърдителен, договорът за покупко-продажба на превозно средство 2 няма да подлежи на разваляне и съответно искът на IR ще трябва да се отхвърли.

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

„1) Трябва ли член 5, параграф 1 от Регламент [№ 715/2007] да се тълкува в смисъл, че е забранено оборудване на превозни средства по смисъла на член 1, параграф 1 от [този регламент], при което клапанът за рециркулация на отработилите газове (компонент, който може да окаже влияние върху емисиите) е проектиран така, че степента на рециркулация на отработилите газове (тоест частта от отработилите газове, която се рециркулира) се регулира по начин, който осигурява режим на слабо замърсяване само между 15 °C и 33 °C и само под 1000 метра надморска височина, а извън този температурен прозорец, на интервал от 10 градуса по Целзий, и над 1000 метра надморска височина, на интервали от 250 метра, намалява линейно до 0, което води до увеличение на емисиите на NOx над граничните стойности по Регламент № 715/2007?

2) Има ли значение за преценката по първия въпрос дали посоченото в него оборудване на превозното средство е необходимо за предпазване на двигателя от повреда?

3) Има ли значение за преценката по втория въпрос дали частта от двигателя, която следва да бъде предпазена от повреда, е клапанът за рециркулация на отработилите газове?

4) Има ли значение за преценката по първия въпрос дали посоченото в него оборудване на превозното средство е монтирано още при производството на превозното средство, или описаната в първия въпрос настройка на клапана за рециркулация на отработилите газове трябва да бъде въведена в превозното средство като ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива [1999/44]?“.

64. Писмени становища представят IR, Volkswagen, германското правителство и Комисията. Същите страни отговарят писмено и на поставените от Съда въпроси.

B. Дело C-145/20

65. На 21 декември 2013 г. DS, потребител, закупува от Porsche Inter Auto GmbH & Co KG, независим дистрибутор на Volkswagen, автомобил с марка „Volkswagen“, оборудван с дизелов двигател тип EA 189 от поколение Евро 5 (наричан по-нататък „превозно средство 3“). Това превозно средство, което разполага с клапан EGR, попада в приложното поле на Регламент № 715/2007.

66. В посоченото превозно средство е инсталиран софтуер, който задвижва системата за рециркулация на отработилите газове в съответствие с превключвателната система. Въпросният тип превозно средство е одобрен от KBA. Тази служба не била информирана за наличието на превключвателната система. Ако е знаела за тази система, нямало да издаде типовото одобрение на ЕО. Впрочем DS щял да закупи превозното средство дори да е знаел за съществуването на посочената система.

67. На 15 октомври 2015 г. KBA приема решение на основание член 25, параграф 2 от EG-FGV, с което в частност задължава Volkswagen да осигури съответствието на двигателите тип EA 189 от поколение Евро 5 с действащата национална правна уредба и с тази на Съюза. С писмо от 20 декември 2016 г. KBA потвърждава на Volkswagen, че спорният софтуер е годен да възстанови съответствието на посочените превозни средства. Вследствие на това типовото одобрение на ЕО за превозните средства като превозно средство 3 не е отменено или оттеглено от KBA.

68. На 15 февруари 2017 г. DS дава съгласие спорният софтуер, за който става дума в писмото на KBA от 20 декември 2016 г., да бъде инсталиран на превозно средство 3. С тази актуализация превключвателната система се заменя с температурния прозорец.

69. DS предявява иск пред Landesgericht Linz (Областен съд Линц, Австрия) за връщане на покупната цена на превозно средство 3 в замяна на връщането му, при условията на евентуалност — за намаление на цената, а при условията на евентуалност спрямо предходното — за установяване на отговорността на Porsche Inter Auto и на Volkswagen за вредите, произтичащи от инсталирането на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. С решение от 12 декември 2018 г. Landesgericht Wels (Областен съд Линц) отхвърля иска на DS.

70. Последният обжалва това решение пред Oberlandesgericht Linz (Висш областен съд Линц, Австрия), който го потвърждава с решение от 4 април 2019 г. Този съд приема по-специално, че дори превозно средство 3 първоначално да е имало недостатък, същият е бил отстранен със спорния софтуер. Освен това системата, с която се намалява рециркулацията на отработилите газове при външни температури под 15 или над 33 градуса по Целзий, била допустима по силата на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, тъй като била необходима за предпазването на двигателя от повреди.

71. DS подава *ревизионна* жалба пред запитващата юрисдикция Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия). Пред тази юрисдикция DS твърди, че превозното средство имало недостатък, тъй като превключвателната система представлявала забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Спорният софтуер не отстранявал този недостатък. Имало опасност от бъдеща обезценка и от последващи вреди вследствие на инсталирането на този софтуер.

72. Porsche Inter Auto и Volkswagen признават пред запитващата юрисдикция, че температурният прозорец представлява измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007. Те поддържат, че това устройство е разрешено съгласно член 5, параграф 2 от този регламент и че KBA споделя тази преценка.

73. Запитващата юрисдикция посочва, че трябва да се произнесе по това дали в деня на предаването му превозно средство 3 е имало недостатък, дали този недостатък е бил отстранен и дали DS е претърпял вреда, причинена от съответния производител на автомобили.

74. Според тази юрисдикция превключвателната система представлява забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007. Превозно средство 3 при всички положения имало недостатък по смисъла на член 922 от ABGB, тъй като KBA не е била информирана за наличието на това измервателно-коригиращо устройство.

75. Тъй като спорният софтуер е одобрен от последната, запитващата юрисдикция иска най-напред да установи дали това одобрение е довело само по себе си до подобрението на закупената вещ по смисъла на член 932, параграф 1 от ABGB. Според тази юрисдикция следва да се допусне, че когато става въпрос за продукт като моторно превозно средство, за който е известно, че трябва да отговаря на нормативни изисквания, средният потребител, който е относително осведомен и в разумни граници наблюдателен и съобразителен, очаква тези изисквания да са изпълнени. Обстоятелството, че превозните средства подлежат на процедура за издаване на типово одобрение на ЕО, не било непременно пречка за този прочит на член 2, параграф 2, буква г) от Директива 1999/44/ЕО. Тълкуване в този смисъл би означавало, че продавачът на моторно превозно средство трябва да гарантира не само че е налице типовото одобрение на ЕО, необходимо за очакваната обичайна употреба по смисъла на член 922 от ABGB, но и че в това превозно средство няма забранени компоненти.

76. По-нататък, в хипотезата, при която направеният опит за подобрение чрез инсталирането на спорния софтуер е неуспешен, макар KBA да не е отменила или оттеглила типовото одобрение на ЕО, следвало да се прецени дали превозно средство 3 все още е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Според запитващата юрисдикция целта за защита на околната среда подкрепя ограничителното тълкуване на изключенията, предвидени в член 5, параграф 2 от този регламент. Освен това било известно, че в част от Европейския съюз, и по-специално в Австрия, средните температури в продължение на няколко месеца годишно са под 15 градуса по Целзий. Следователно външните температури, при които рециркулацията на отработилите газове е напълно ефективна за превозно средство от типа на превозно средство 3, средно изобщо не били достигани в значителна част от годината. При тези обстоятелства толкова често използвано измервателно-коригиращо устройство не можело да се обоснове с някое от изключенията по член 5, параграф 2 от посочения регламент.

77. Накрая, запитващата юрисдикция отбелязва, че за да се прецени дали недостатъкът е „незначителен“, което изключва възможността за разваляне на договора съгласно член 932, параграф 4 от ABGB, е необходимо обективно претегляне на интересите на страните с оглед на сключения от тях договор и на обстоятелствата по случая. Член 3, параграф 6 от Директива 1999/44 обаче не бил толкова ясен, че да е налице acte clair.

78. При тези обстоятелства Oberster Gerichtshof (Върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Следва ли член 2, параграф 2, буква г) от Директива [1999/44] да се тълкува в смисъл, че превозно средство, попадащо в приложното поле на Регламент [№ 715/2007], притежава обичайното качество на стоките от същия вид, което потребителят може разумно да очаква, ако е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 и член 5, параграф 2 от [този регламент], но все пак типът превозно средство има валидно ЕО типово одобрение, така че превозното средство може да се използва за движение по пътищата?

2) Следва ли член 5, параграф 2, буква а) от Регламент [№ 715/2007] да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от този регламент — което е проектирано по такъв начин, че извън тестовата експлоатация при лабораторни условия рециркулацията на отработилите газове може да бъде използвана в пълен обем при действителна експлоатация само ако външните температури са между 15 и 33 градуса по Целзий — е допустимо съгласно член 5, параграф 2, буква а) от този регламент, или прилагането на тази предвиждаща изключение разпоредба е принципно изключено, по простата причина че пълната ефективност на рециркулацията на отработилите газове е ограничена само до условия, които са налице в части от Европейския съюз само през около половината от годината?

3) Трябва ли член 3, параграф 6 от Директива [1999/44] да се тълкува в смисъл, че липсата на съответствие с договора, състояща се в оборудването на превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство съгласно член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент [№ 715/2007], следва да се квалифицира като незначителна по смисъла на посочената разпоредба, когато приобретателят е придобил превозното средство, въпреки че е знаел за наличието на това устройство и за неговото действие?“.

79. Писмени становища представят DS, Porsche Inter Auto, германското правителство и Комисията. Същите страни отговарят писмено и на поставените от Съда въпроси [15].

IV. Анализ

80. Въпросите, които запитващите юрисдикции поставят, се отнасят, от една страна, до тълкуването на Регламент № 715/2007 за типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите на замърсители [16] и от друга страна, до тълкуването на Директива 1999/44, която цели да осигури еднакво минимално ниво на защита на потребителите в контекста на вътрешния пазар.

[15] Поради здравните рискове, свързани с разпространението на коронавируса, Съдът решава да се произнесе по настоящите три дела, без да провежда съдебно заседание.

[16] За цялостно представяне на правната уредба относно типовото одобрение на моторните превозни средства вж. заключението на генералния адвокат Sharpston по дело CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство на дизелов двигател) (C-693/18, EU:C:2020:323, т. 45—54).

A. По първия и третия въпрос по дело C-128/20, по първия въпрос по дело C-134/20, както и по първата част от втория въпрос по дело C-145/20

81. С първия и третия въпрос по дело C-128/20, първия въпрос по дело C-134/20 и първата част от втория въпрос по дело C-145/20, които следва да се разгледат заедно, запитващите юрисдикции по същество искат да установят дали член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че представлява „измервателно-коригиращо устройство“ 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 надморска височина на движение под 1000 метра, а извън този прозорец, на интервал от 10 градуса по Целзий, и над 1000 метра надморска височина, на интервали от 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.

82. В това отношение следва да се отбележи, че член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 определя „измервателно-коригиращо устройство“ като което и да е устройство, реагиращо на температурата, скоростта на превозното средство, честотата на въртене на двигателя, предавката от предавателната кутия, разреждането в колектора или всеки друг параметър, целящ да активира, модулира, забави или дезактивира действието на която и да е част на системата за регулиране (контрол) на емисиите, който намалява нейната ефективност при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство.

83. В решение X Съдът се произнася за първи път по тълкуването на тази разпоредба. Делото, по което е постановено това решение, се отнася до моторни превозни средства, оборудвани с клапан EGR и снабдени със софтуер, който може в рамките на NEDC с оглед на типовото им одобрение да засече етапа на одобрение на емисиите на замърсители [17]. В посоченото решение Съдът приема, че софтуер, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя или оказващ влияние върху него, може да се разглежда като „устройство“ по смисъла на разглежданата разпоредба, при положение че оказва влияние върху действието на системата за контрол на емисиите, като намалява нейната ефективност [18]. В същото решение Съдът постановява, че понятието „система за контрол на емисиите“ по смисъла на същата разпоредба обхваща както технологиите и стратегията за „последваща обработка на отработилите газове“, които впоследствие намаляват емисиите, тоест след тяхното образуване, така и тези, които, подобно на системата EGR, изначално намаляват емисиите, тоест при самото им образуване [19]. От решение X е видно, че представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 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 за превозното средство, дори ако такова подобряване може да се наблюдава и в отделни случаи при нормални условия на използване на превозното средство [20]. Съдът добавя, че подобно устройство не може да попадне в обхвата на

17 Вж. решение X, точки 27 и 31.

18 Решение X, точка 68.

19 Решение X, точка 90.

20 Решение X, точка 102.

предвиденото в член 5, параграф 2, буква а) от този регламент изключение от забраната на такива устройства, свързано с предпазването на двигателя от аварии или повреди и с осигуряването на безопасно управление на превозното средство [21].

84. Настоящите дела представляват продължение на делото, по което е постановено това решение, доколкото в рамките на типовото одобрение на ЕО се отнасят до превозни средства от поколение Евро 5, оборудвани с клапан EGR и снабдени със спорния софтуер, който оказва влияние върху действието на системата за контрол на емисиите на замърсители, като намалява нейната ефективност. Всъщност този софтуер въвежда температурен прозорец, по силата на който според запитващите юрисдикции рециркулацията на отработилите газове може да бъде използвана в пълен обем само при външна температура между 15 и 33 градуса по Целзий и надморска височина на движение под 1000 метра. Извън този прозорец степента на рециркулация на отработилите газове се намалява линейно до 0, което в случая води до превишаване на определените за NOx гранични стойности на емисии съгласно таблица 1 от приложение I към Регламент № 715/2007.

85. В писмените си становища съответно по дела C-128/20 и C-134/20 Auto Krainer и Volkswagen поддържат, че спорният софтуер работи така, че степента на рециркулация на отработилите газове да намалява, когато температурата на входящия въздух падне под 15 градуса по Целзий, като тази температура е технически параметър, надвишаващ температурата на околната среда средно с 5 градуса по Целзий. Следователно всички отработили газове се рециркулирали, стига температурата на околната среда да е по-висока или равна на 10 градуса по Целзий, тоест в рамките на средногодишния температурен диапазон в Германия, а именно 10,4 градуса по Целзий.

86. В това отношение ще припомня, че в рамките на производството 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 [22]. Съответно в случая Съдът е обвързан от направените от запитващите юрисдикции фактически констатации и изводи (впрочем доста сходни), поради което Auto Krainer и Volkswagen не могат да ги оспорват в настоящото преюдициално производство. Ето защо ще имам предвид температурния прозорец, така както е определен от запитващите юрисдикции [23].

87. Предвид съображенията, изложени от Съда в решение X, спорният софтуер трябва да се разглежда като „устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, а използваната технология, в случая клапанът EGR, попада в обхвата на понятието „система за контрол на емисиите“ по смисъла на тази разпоредба [24]. Освен това този софтуер реагира на температурата на въздуха, както и на друг параметър, а именно надморската височина на движение, с цел „да активира, модулира, забави или дезактивира действието на която и да е част на система[та] за регулиране (контрол) на емисиите“ по смисъла на посочената разпоредба.

[21] Вж. решение X, точка 115.

[22] Решение от 29 април 2021 г., Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, т. 37 и цитираната съдебна практика).

[23] Вж. точка 47 от настоящото заключение.

[24] Вж. точка 83 от настоящото заключение.

88. При това положение, за да се определи дали с оглед на възприетото в член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 определение спорният софтуер представлява „измервателно-коригиращо устройство“, следва да се провери дали намаляването на ефективността на системата за контрол на емисиите на замърсители настъпва „при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“.

89. Във въпросите си запитващите юрисдикции се позовават не на член 3, точка 10, а на член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007, съгласно който 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 посочения регламент и мерките по прилагането му. Струва ми се ясно, че тези две разпоредби се допълват в това отношение и изразяват една и съща идея, а именно че за да се провери дали са изпълнени общите технически изисквания за типовото одобрение на моторните превозни средства, следва да се има предвид действието на спорния софтуер при „нормална експлоатация“ на съответните превозни средства [25].

90. В разпоредбите си Регламент № 715/2007 не дава определение на понятието „нормална експлоатация“. При това положение както от изискването за еднакво прилагане на правото на Съюза, така и от принципа на равенство следва, че разпоредба от правото на Съюза, чийто текст не съдържа изрично препращане към правото на държавите членки с оглед на определянето на нейния смисъл и обхват, трябва по принцип да получи самостоятелно и еднакво тълкуване навсякъде в Съюза, при което да се отчита не само съдържанието, но и контекстът ѝ и целта, преследвана със съответната правна уредба [26].

91. В това отношение в писмените си становища съответно по дела C-128/20 и C-134/20 Auto Krainer и Volkswagen твърдят, че проверката дали са спазени граничните стойности за замърсителите, трябва да се извършва единствено и само в рамките на NEDC [27], който е в сила към момента на настъпване на обстоятелствата по главното производство [28].

92. Не споделям тази гледна точка. Според мен от текста на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, от контекста на тази разпоредба и от преследваната с този регламент цел ясно личи, че под „нормална експлоатация“ се имат предвид не условията в рамките на NEDC, а реалните условия на движение [29].

[25] Също така член 4, параграф 2, втора алинея от Регламент № 715/2007 гласи, че „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*“ (курсивът е мой).

[26] Вж. решение от 29 април 2021 г., X (Европейска заповед за арест — Ne bis in idem) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, т. 69 и цитираната съдебна практика).

[27] NEDC се провежда в лабораторни условия и се състои в повтарянето на четири цикъла на движение в градски условия, последвани от един цикъл на движение в извънградски условия. Отбелязвам, че съгласно точка 6.1.1 от приложение 4, озаглавено „Изпитване от тип I“, към Правило № 83 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — единни разпоредби относно одобряването на превозни средства с оглед на емисиите на замърсители съгласно изискванията към горивото за двигателите (ОВ L 375, 2006 г., стр. 242; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 87, стр. 3), „[п]о време на изпитването, температурата в изпитателната клетка следва да бъде между […] (20 и 30 [градуса по Целзий])“.

[28] Както се посочва в съображения 1—3 от Регламент 2017/1151, NEDC е заменен с цикъла на изпитване WLTP (хармонизирана в глобален мащаб процедура за изпитване на леки превозни средства).

[29] В този смисъл в писменото си становище германското правителство подчертава, че съгласно единодушното към момента становище на органите, отговарящи за типовото одобрение в Европа, под „нормални условия на работа и използване“ трябва да се разбират реалните условия, които обичайно съществуват в Европа.

93. Всъщност, първо, член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007 няма предвид само емисиите на замърсители, измерени в хода на процедурата за типово одобрение. В същия смисъл в решение X се посочва, че „нормалните условия за експлоатация на превозните средства могат по изключение […] да отговарят на условията на движение, прилагани при процедурите за типово одобрение“ и че „при нормални условия на използване на превозните средства целта за намаляване на емисиите на NOx обикновено не е постигната“ [30]. Следователно в това решение изрично се прави разграничение между условията, прилагани при процедурите за типово одобрение, и „нормалните условия на използване“, като последните са посочени като отправна точка за оценката на емисиите на замърсители.

94. Второ, несъмнено съгласно съображение 17 от Регламент № 715/2007 е „[н]еобходим […] 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“. Що се отнася до NEDC обаче, условията, които се прилагат при процедурите за типово одобрение, не са равнозначни на реалните условия на движение [31]. В този смисъл в съображение 2 от Регламент 2016/427 се посочва, че „[…] емисиите, отделени в реални условия при движението на превозни средства, одобрени по нормите Евро 5/6, значително надвишават емисиите, измерени според регулаторния [NEDC], по-специално по отношение на емисиите на NOx от дизелови превозни средства“. Това положение налага изменение на Регламент № 692/2008 с Регламент 2016/427, с което се въвежда понятието „емисии в реални условия на движение (RDE — Real Driving Emission)“ [32], определени като „емисиите на превозно средство при нормалните условия на неговата употреба“ [33].

95. Трето, тълкуването, според което следва да се имат предвид реалните условия на движение, а не предвидените от NEDC, се подкрепя и от преследваната с Регламент № 715/2007 цел да се осигури висока степен на защита на околната среда [34]. Затова следва да се осигури действително ограничаване на емисиите на NOx.

96. В случая, както беше посочено в точка 84 от настоящото заключение, спорният софтуер е проектиран така, че рециркулацията на отработилите газове може да бъде използвана в пълен обем само при външни температури между 15 и 33 градуса по Целзий и надморска височина на движение под 1000 метра. Щом като емисиите на NOx трябва да бъдат измервани при реални условия на движение, може ли да се приеме, че този температурен прозорец е представителен за такива условия на движение в Европа?

97. Не мисля, че това е така. Между северната и южната част на Европа несъмнено съществуват големи климатични различия. Същевременно минимална температура от 15 градуса по Целзий не съответства на средните климатични условия в Европа. Релефът в Съюза също далеч не е еднакъв.

[30] Вж. решение X, точка 101.

[31] Относно разликите между емисиите на NOx, измерени при типовото одобряване, и тези по пътищата, вж. информационно-аналитичен документ на Европейската сметна палата, озаглавен „Отговорът на ЕС на скандала „Дизелгейт“, февруари 2019 г., стр. 15.

[32] Вж. съображение 4 от Регламент 2016/427. Процедурата за изпитване на RDE е предмет на съединени дела Германия и Унгария/Комисия и Комисия/Ville de Paris и др. (C-177/19 P—C-179/19 P). Генералният адвокат Bobek представи заключението си по тези дела на 10 юни 2021 г. (EU:C:2021:476).

[33] Вж. член 1, точка 1 от Регламент 2016/427.

[34] Вж. решение X, точка 86.

98. В този смисъл запитващата юрисдикция по дело C-128/20 подчертава, че в Австрия и Германия (които са държави членки, географски разположени в сърцето на Съюза), температурата на околната среда през годината е предимно под 15 градуса по Целзий и поради релефа на тези държави моторните превозни средства много често се движат в райони с надморска височина над 1000 метра [35]. Поради това в третия си въпрос тази юрисдикция стига до извода, че обработката, в рамките на температурния прозорец, на отработилите газове не е напълно функционална през по-голямата част от годината в Европа, и особено в Австрия. Същата констатация прави и запитващата юрисдикция по дело C-134/20.

99. Що се отнася до запитващата юрисдикция по дело C-145/20, тя отбелязва, че през 2018 г. във Виена (Австрия) средните температури за шест от дванадесетте месеца са били под 15 градуса по Целзий. Впрочем официалните статистически данни за Виена, на които тази юрисдикция се позовава, показват, че средната температура в този град е била 11,6 градуса по Целзий през 2017 г. и 12,4 градуса по Целзий през 2018 г. и 2019 г. [36]

100. Отбелязвам също, че 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. [37] Относно други държави, разположени в централната част на Съюза, средната годишна температура във Франция е била 13,4 градуса по Целзий през 2017 г., 13,9 градуса по Целзий през 2018 г. и 13,7 градуса по Целзий през 2019 г. [38] Колкото до средната годишна температура в Полша, тя е била 9 градуса по Целзий през 2017 г., 9,8 градуса по Целзий през 2018 г. и 10,2 градуса по Целзий през 2019 г. [39] Тези различни температури са значително по-ниски от 15-те градуса по Целзий, възприети като долна стойност на температурния прозорец.

101. Следва да се добави, че в точка 4.1 от приложение IIIA („Проверка за емисии в реални условия“) към Регламент 2017/1151, с който се определят подробни правила за прилагане на Регламент № 715/2007, се посочва, че „[х]арактеристиките по отношение на емисиите при изпитване в реални условия се доказват чрез изпитване на превозни средства при пътни условия, като те работят при нормалните си режими на движение, условия и полезни товари“, и че „[и]зпитването за емисии в реални условия трябва да е представително за превозните средства, които работят при нормалните си режими на движение, условия и полезни товари“. В точка 5.2 от това приложение се определят условията на околната среда за проверката на емисиите при реални условия на движение в рамките на това изпитване.

[35] В това отношение отбелязвам, че средната надморска височина в Австрия е около 900 метра.

[36] https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html.

[37] Deutscher Wetterdienst е метеорологичната служба на Германия. Вж. съответно https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad; https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland; https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

[38] Météo-France е официалната служба по метеорология и климатология във Франция. Вж. съответно http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017; http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018; http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019.

[39] IMGW е институтът по метеорология и управление на водите в Полша. Вж. https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf (стр. 12).

102. Макар да е приет по-късно и да не е приложим ratione temporis към споровете в главните производства, Регламент 2017/1151 може да е полезен за настоящите дела, доколкото с него се цели едно по-реалистично оценяване на реалните условия на движение. Така например температурният диапазон, който е възприет като референтен, е много по-широк от фиксирания с температурния прозорец. По-специално минималната температура, която е взета предвид за „умерените условия по отношение на температурата“ в точка 5.2.4 от приложение IIIA към този регламент, е 0 градуса по Целзий, което е доста далеч от 15-те градуса по Целзий на температурния прозорец. Освен това посочените в точка 5.2.3 от това приложение „разширени условия по отношение на надморската височина“ съответстват на надморска височина, по-голяма от 700 метра над морското равнище и по-малка или равна на 1300 метра над морското равнище [40].

103. С оглед на гореизложеното считам, че стойностите за температура и надморска височина, които са възприети в рамките на температурния прозорец, не са представителни за „нормална експлоатация“ по смисъла на член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007 на моторните превозни средства в Съюза. С други думи, спорният софтуер намалява ефективността на системата за контрол на емисиите при „при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“, поради което представлява „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от този регламент [41].

104. Затова предлагам на първия и на третия въпрос по дело C-128/20, на първия въпрос по дело C-134/20 и на първата част от втория въпрос по дело C-145/20 да се отговори, че член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 1 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че представлява „измервателно-коригиращо устройство“ 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 надморска височина на движение под 1000 метра, а извън този прозорец, на интервал от 10 градуса по Целзий, и над 1000 метра надморска височина, на интервали от 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.

Б. По втория въпрос по дело C-128/20, втория и третия въпрос по дело C-134/20 и по втората част от втория въпрос по дело C-145/20

105. С втория въпрос по дело C-128/20, с втория и третия въпрос по дело C-134/20 и с втората част от втория въпрос по дело C-145/20, които следва да се разгледат заедно, запитващите юрисдикции по същество искат да установят дали член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо

[40] Съгласно точка 9.5 от приложение IIIA към Регламент 2017/1151, „[а]ко в рамките на определен интервал от време условията на околната среда са разширени в съответствие с точка 5.2, емисиите на замърсители през този конкретен интервал, изчислени съгласно допълнение 4, следва да се разделят на 1,6 преди да бъдат оценени за съответствие с изискванията на настоящото приложение“.

[41] В писменото си становище германското правителство подчертава, че при настоящото състояние на технологично развитие измервателно-коригиращо устройство, проектирано по такъв начин, че степента на рециркулация на отработилите газове може да бъде използвана на 100 % само в температурен прозорец между 15 и 33 градуса по Целзий, е забранено, тъй като този прозорец очевидно надхвърля средногодишните температури в Германия и изменението му, позволяващо до се обхване по-широк температурен диапазон, в частност в посока надолу, е технически възможно. Това правителство добавя, че през изминалите години органът за типово одобрение е трябвало да издава решение за всеки отделен случай, като това решение е трябвало да се отнася за конкретен тип превозно средство и да отчита особеностите на съответните двигатели.

устройство, което осигурява пълна рециркулация на отработилите газове само при външна температура между 15 и 33 градуса по Целзий и надморска височина на движение под 1000 метра, попада в обхвата на изключението от забраната на такива устройства, предвидено в тази разпоредба и свързано с предпазването на двигателя от повреда или авария и с осигуряването на безопасно управление на превозното средство, ако служи предимно за защита на дадени компоненти като клапана EGR, охладителя EGR и филтъра за дизелови частици.

106. 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 [42], сред които е и това по буква а) от тази разпоредба, а именно когато „необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство“ [43].

107. С оглед на този текст и в отговор на втория въпрос, поставен от запитващата юрисдикция по дело C-134/20, считам, че това дали спорното в главното производство измервателно-коригиращо устройство е необходимо за предпазване на двигателя от повреда и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство, има значение за преценката законно ли е то. Всъщност според мен дори устройство, което намалява ефективността на системите за контрол на емисиите на замърсители, може да бъде разрешено на основание член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, ако са изпълнени условията, предвидени в тази разпоредба.

108. В решение X Съдът тълкува посочената разпоредба, отново за първи път. В това отношение той отбелязва, че понятията „повреда“ и „авария“ не са дефинирани нито в член 5 от Регламент № 715/2007, нито в другите членове от този регламент и че при липса на дефиниция значението и обхватът на тези термини следва да се определят, съгласно постоянната практика на Съда, в съответствие с обичайния им смисъл в общоупотребимия език, като се държи сметка за контекста, в който се използват, и за целите, преследвани с правната уредба, от която са част [44]. Съдът приема, че в обичайния си смисъл в общоупотребимия език терминът „авария“ означава непредвидено и внезапно събитие, което води до щети или опасности като наранявания и смърт [45], и че терминът „повреда“ от своя страна се отнася до щета, обикновено настъпила насилствено или в резултат на внезапна причина [46]. Следователно наличието на измервателно-коригиращо устройство, което намалява ефикасността на системата за контрол на емисиите, е оправдано, ако съгласно посочения член 5, параграф 2, буква а) позволява предпазване на двигателя от настъпването на внезапни и извънредни щети [47]. Замърсяването и стареенето на двигателя обаче не могат да се считат за „авария“ или за „повреда“ по смисъла на тази разпоредба, тъй като тези явления по принцип са предвидими и присъщи на нормалното

[42] Другите две изключения, предвидени съответно в член 5, параграф 2, букви б) и в) от Регламент № 715/2007, не са приложими в случаите по главните производства.

[43] Употребата на съюза „и“ ме кара да разбирам тази разпоредба в смисъл, че предвидените условия са кумулативни. Така критерият „осигуряване на безопасно управление на превозното средство“ не е независим от съществуването на „повреда“ или „авария“, като във всеки случай трябва да е налице или повреда, или авария.

[44] Решение X, точки 106 и 107.

[45] Решение X, точка 108. В решение от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 35) Съдът приема в същия смисъл, че обикновеното значение, което се дава на понятието „авария“, е на „непредвидено неумишлено увреждащо събитие“. Вж. и решение от 12 май 2021 г., Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, т. 33).

[46] Решение X, точка 108.

[47] Решение X, точка 109.

функциониране на превозното средство [48]. Единствено непосредствените рискове от повреди, които пораждат конкретна опасност по време на управлението на превозното средство, могат да обосноват използването на измервателно-коригиращо устройство [49]. Въз основа на това Съдът стига до извода, че член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство, което по време на процедурите за типово 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 дори ако това устройство допринася за предпазването на двигателя от стареене или замърсяване [50].

109. В писмените си становища Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto и германското правителство изтъкват, че не споделят това тълкуване на Съда, като излагат два вида доводи [51].

110. Първо, от правна гледна точка тези встъпили страни по същество поддържат, че трябва да се направи по-ясно разграничение между понятията „авария“ и „повреда“ по смисъла на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007. Ако терминът „авария“ наистина трябва да се разбира като „непредвидено и внезапно събитие“, то според тях „повреда“ не се случва непременно по непредвиден и внезапен начин, тъй като може да настъпи вследствие на действащи през нормалния срок на експлоатация на превозното средство и при нормални условия на използване кумулативни влияния, които в дългосрочен план могат да увредят двигателя и които не е било възможно да бъдат отстранявани чрез редовна и надлежна техническа поддръжка.

111. Второ, от техническа гледна точка, клапанът EGR, предназначен да контролира и намалява емисиите на NOx, отделяни от непълното изгаряне на горивото [52], можел да доведе до проблем с безопасността. При твърде високи или прекалено ниски външни температури, тоест когато компонентите се използват извън рамката на техните условия на функциониране, при рециркулацията на отработилите газове можели да се образуват прекалено големи депа или да се стигне да кондензация, с други думи, до отлагане на сажди и катран, което можело да доведе до неправилно положение на клапана EGR, например до затварянето му или до трайното му оставане в определена позиция на отваряне [53]. Така можело да се увредят двигателят или някои от неговите компоненти, без да може да се предвиди кога и как ще възникне неизправност на клапана EGR, нито колко сериозна ще е тя, тъй като това зависело от начина на управление, от условията на околната среда, като редовното и подходящо техническо обслужване невинаги можело да спре

[48] Решение X, точка 110.

[49] Решение X, точка 114.

[50] Решение X, точка 115.

[51] Решение X е обявено след края на писмената процедура по настоящите дела. Встъпилите страни обаче имаха възможност да коментират заключението на генералния адвокат Sharpston по дело X. В рамките на поставените от Съда въпроси с искане за писмен отговор те бяха по-специално запитани относно последиците, които следва да се изведат по настоящите дела от решение X.

[52] Както отбелязва запитващата юрисдикция по дело C-134/20, клапанът EGR връща отделените на изхода на двигателя отработили газове обратно във всмукателния колектор, за да замести там част от постъпващия въздух, като по този начин се намалява температурата и се забавя горивният процес, което води до ограничаване на емисиите на NOx. Впрочем функцията на охладителя EGR е да охлажда изгорелите газове (относно действието на клапана EGR вж. и т. 33 от решение X).

[53] Германското правителство посочва, че при най-модерните дизелови двигатели от поколение Евро 6 се използват междинни охладители, поради което ролята на температурните прозорци е незначителна, но че системата EGR все пак е необходима при екстремни външни температури, например при –10 градуса по Целзий.

прогресивното увреждане. Възможно било сериозно и съществено да се застраши безопасното управление на съответното превозно средство, например в случай на внезапна и рязка загуба на мощност при изпреварване на друго превозно средство. Можело да се стигне и до изгаряне на филтъра за частици в резултат на връщането на прекалено голямо количество отработили газове в горивната камера, което пък можело да доведе до подпалване на двигателя и дори на превозното средство.

112. Тъй като тези доводи се отнасят до безопасността на моторните превозни средства, ми се струва важно да се разгледат внимателно и да се провери до каква степен биха могли да обосноват използването на измервателно-коригиращо устройство под формата на спорния софтуер.

113. В това отношение, първо, отбелязвам, че за да определи термина „повреда“ по смисъла на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, Съдът се позовава на заключението на генералния адвокат Sharpston по делото, по което е постановено решение X [54]. Според генералния адвокат френският термин „dégât“ (повреда) означава щета, обикновено настъпила насилствено или в резултат на внезапна причина, съгласно определението в речника *Le Petit Robert*, а терминът „damage“, използван в текста на английски език на този регламент, не противоречи на това значение [55].

114. От своя страна ще добавя, че речникът на Френската академия дава следното определение за „dégât“: „Вреда, повреждане, опустошение вследствие на авария или умишлено разрушаване“ [56]. Така това определение прави връзка между „повреда“ и „авария“, като се има предвид, че в случаите по главните производства няма данни за умишлено разрушаване. *Collins English Dictionary* от своя страна дава следното определение: „Damage is physical harm that is caused to an object“ [57]. На немски език терминът „повреда“ (Beschädigung) означава всяко въздействие върху даден предмет, което променя материалния му състав или изменя, макар и леко, употребата, за която е предназначен, без задължително да увреждa същността му [58].

115. Наистина, в нито едно от тези определения на термина „повреда“ не се говори за внезапно събитие. Доколкото обаче не опровергават тълкуването на този термин, което Съдът дава в решение X, не виждам причина отново да се връщам към това наскоро възприето тълкуване. Ето защо ще определя „повредата“ по смисъла на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 като щета, обикновено настъпила насилствено или в резултат на внезапна причина. С оглед на това определение следва да се провери дали необходимостта от спорното в главните производства измервателно-коригиращото устройство е оправдана от гледна точка на *предпазването на двигателя* от повреда.

116. Запитващата юрисдикция по дело C-134/20 поддържа, че клапанът EGR е неразделна част от двигателя. Според Комисията обаче двигателят и „системата за последваща обработка на отработилите газове“ са различни части на превозното средство. Затова неизправност на клапана EGR не би имала отношение към предпазването на двигателя.

[54] Заключение по дело CLCV и др. (Измервателно-коригиращо устройство в дизелов двигател) (C-693/18, EU:C:2020:323).

[55] Точка 135 от въпросното заключение.

[56] https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864.

[57] „Повреда е нанесената на даден предмет материална щета“ (свободен превод). Вж. https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage.

[58] „Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt.Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich“ (свободен превод). Вж. https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/.

117. В това отношение подчертавам, че Съдът трябва да тълкува разпоредбите на правото на Съюза, приложими към случаите по главните производства. Впрочем, макар Auto Krainer, Volkswagen и Porsche Inter Auto да оспорват този извод в отговора си на писмените въпроси на Съда, от начина на формулиране на релевантната правна уредба на Европейския съюз следва, че системата EGR не е част от двигателя. Така член 2, точка 18 от Регламент № 692/2008 гласи, че „система за контрол на емисиите“ „в контекста на СБД [система за бордова диагностика] означава електронен контролер за управление *на двигателя и всеки компонент, свързан с емисиите в изпускателната* или изпарителната *система*, който осигурява входни данни за този контролер или получава изходни данни от него“ [59].

118. Съответно в точка 3.3.1 от приложение I към Регламент № 692/2008, озаглавено „Административни разпоредби относно типово одобрение на ЕО“, се посочва, че „[т]иповото одобрение се разширява за различни типове превозни средства, при условие че определените по-долу параметри на превозното средство, *двигателя или системата за контрол на замърсяването* са еднакви или са в предписаните граници“ [60]. В това приложение се прави изрично разграничение между „*Двигател*“ (т. 3.3.1.2) и „*Параметри на системата за контрол на замърсяването*“ (т. 3.3.1.3). В буква в) от последната точка е посочена „*[р]ециркулация[та] на отработилите газове (РОГ)*“ [61].

119. От тези разпоредби е видно, че в релевантната правна уредба законодателят на Съюза прави ясно разграничение между двигателя, от една страна, и системата за контрол на замърсяването, включваща системата EGR, от друга страна. Впрочем съгласно член 10, параграф 1 от Регламент № 692/2008 за целите на този регламент филтрите за частици се считат за устройства, регулиращи замърсяването.

120. Освен това, както припомня Съдът в решение X, доколкото представлява изключение от забраната за използване на измервателно-коригиращи устройства, които намаляват ефективността на системите за контрол на емисиите, член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува ограничително [62].

121. При това положение и с оглед на приложимите разпоредби на правото на Съюза смятам, че измервателно-коригиращо устройство, което служи предимно за защита на дадени компоненти като клапана EGR, охладителя EGR и филтъра за дизелови частици, не попада в обхвата на предвиденото в член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 изключение от забраната на такива устройства.

122. Затова в отговор на третия въпрос, поставен от запитващата юрисдикция по дело C-134/20, считам, че за преценката дали спорното измервателно-коригиращо устройство е законно съгласно член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, няма значение дали компонентът за предпазване от повреда е клапанът EGR.

[59] Курсивът е мой. Същото определение е възпроизведено в член 2, точка 18 от Регламент 2017/1151.

[60] Курсивът е мой.

[61] Същите компоненти са посочени в точка 3.3 от приложение I към Регламент 2017/1151. Освен това допълнение 2 към приложение XI към Регламент № 692/2008, озаглавено „Системи за бордова диагностика (СБД) за моторни превозни средства“, възпроизвежда разграничението между двигателя и системата за контрол на емисиите. Това разграничение е установено и в допълнение 2 към приложение XI към Регламент 2017/1151.

[62] Решение X, точка 112.

123. Както обаче бе посочено в точка 111 от настоящото заключение, няколко встъпили страни поддържат, че неизправността на клапана EGR може да увреди двигателя или някои негови компоненти.

124. Що се отнася до положението, при което двигателят на съответното превозно средство се замърсява поради неизправността на клапана EGR, както вече беше посочено, от решение X е видно, че замърсяването и стареенето на двигателя не могат да се считат за „авария“ или за „повреда“ по смисъла на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, тъй като тези явления по принцип са предвидими и присъщи на нормалното функциониране на превозното средство [63]. С други думи, става въпрос за повреждане, настъпило вследствие на обичайната употреба на превозното средство. Следователно посочените явления не могат да попаднат в обхвата на изключението по тази разпоредба.

125. Отново съгласно решение X единствено непосредствените рискове от повреди, които пораждат конкретна опасност по време на управлението на превозното средство, могат да обосноват използването на измервателно-коригиращо устройство като температурен прозорец [64]. Според мен това положение би могло да възникне, когато неизправността на клапана EGR има внезапни последици за работата на самия двигател, които не могат да бъдат предотвратени с редовно и подходящо техническо обслужване на превозното средство [65].

126. Само в тази хипотеза спорното измервателно-коригиращо устройство може да бъде разрешено на основание член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007. Тъй като става въпрос за фактическа проверка, запитващите юрисдикции, които са единствените компетентни да установят и преценят фактите по споровете в главните производства [66], трябва да проверят дали евентуалната неизправност на клапана EGR би могла да породи внезапни и непосредствени рискове от повреда на самия двигател [67], създаващи конкретна опасност за управлението на превозното средство, дори при редовното му и подходящо техническо обслужване [68].

127. В това отношение отбелязвам, че по дело C-134/20 запитващата юрисдикция поддържа, че не е възможно да се определи дали измервателно-коригиращото устройство е необходимо за предпазване на двигателя на превозното средство от повреда. За хипотезата, в която това действително не може да се определи, следва да се припомни, че член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува ограничително.

[63] Решение X, точка 110.

[64] Решение X, точка 114.

[65] В хипотезата, при която редовното и подходящо техническо обслужване на превозното средство позволява да се предотврати неизправността на клапана EGR, непосредствените рискове от повреди, които пораждат конкретна опасност при управлението на превозното средство, *са напълно предотвратими*. В такъв случай проблем с работата на двигателя и безопасността на превозното средство според мен не е налице.

[66] Вж. съдебната практика, цитирана в точка 86 от настоящото заключение.

[67] Комисията поддържа, че когато рискът от *внезапна и непоправима повреда на двигателя* се използва за обосноваване на дадена спомагателна стратегия за контрол на емисиите, той трябва да бъде доказан и документиран по подходящ начин (вж. Известие на Комисията от 26 януари 2017 г., озаглавено „Насоки за оценката на спомагателни стратегии за контрол на емисиите и наличието на измервателно-коригиращи устройства във връзка с приложението на Регламент (ЕО) № 715/2007 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)“ C(2017) 352 окончателен, т. 2.2, стр. 8).

[68] При утвърдителен отговор считам, че предвиденото в член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 условие, съгласно което необходимостта от устройството трябва да се обосновава с осигуряването на безопасно управление на превозното средство, също ще бъде изпълнено.

128. Ще добавя, че в писмените си становища Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto и германското правителство изтъкват, че Регламент № 715/2007 е технологично неутрален и че не налага изискване за използване на най-добрата възможна технология. В това отношение не се оспорвало, че използването на система EGR, която работи с температурен прозорец, в различна според момента на одобряване степен, е в съответствие със съвременните технологии.

129. Според мен подобни твърдения не могат да доведат до разрешаването на измервателно-коригиращо устройство на основание член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007. Всъщност, от една страна, никъде в този регламент типовото одобрение на ЕО не се обвързва с използването на конкретна технология. Определя се само цел от гледна точка на емисиите на замърсители. От друга страна, както е посочено в съображение 7 от този регламент, „[п]ри определяне на нормите за емисии е важно да се взем[ат] предвид значението им за пазарите и [за] конкурентоспособността на производителите, преките и непреки разходи, наложени на бизнеса[,] и ползите, които ще се натрупат по отношение на стимулиране на иновациите, подобряване на качеството на въздуха, намаляване на разходите за здравеопазване и увеличаване продължителността на живота, както и показателите за цялостното въздействие върху емисиите от въглероден диоксид“. Следователно още при определянето на граничните стойности за емисиите на замърсители законодателят на Съюза е взел предвид интересите на производителите на автомобили. Съответно последните са тези, които трябва да се адаптират и да прилагат технически устройства, подходящи за спазването на тези гранични стойности[69], без използваната технология непременно да е най-добрата възможна или да бъде налагана.

130. Освен това, както посочва Съдът в решение X, целта на Регламент № 715/2007, а именно да се осигури висока степен на защита на околната среда и да се подобри качеството на въздуха в рамките на Съюза, предполага ефективно намаляване на емисиите на NOx през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства[70]. Разрешаването обаче на измервателно-коригиращо устройство на основание член 5, параграф 2, буква а) от този регламент единствено поради това че например разходите за изследователска дейност са високи, техническото устройство е скъпо или дейностите по поддръжката на превозното средство са по-чести и с по-висока цена за потребителя, би изпразнило посочения регламент от съдържание[71].

131. С оглед на изложените по-горе съображения предлагам на Съда да отговори на втория въпрос по дело C-128/20, на втория и третия въпрос по дело C-134/20 и на втората част от втория въпрос по дело C-145/20, че член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство, което осигурява пълна рециркулация на отработилите газове само при външна температура между 15 и 33 градуса по Целзий и надморска височина на движение под 1000 метра, не попада в обхвата на изключението от забраната на такива устройства, предвидено в тази разпоредба

[69] На стр. 44 от доклада си от 2 март 2017 г. относно проучването относно измерването на емисиите в автомобилния сектор Европейският парламент отбелязва, че „[д]вижението при много ниски температури на околната среда (или при много висока надморска височина, където налягането на въздуха е ниско) може да създаде предизвикателство за системите [EGR] поради възможното създаване на сажди, въглеводороди и кондензати, които могат да запушат EGR клапана или междинния охладител и примерно да причинят по-големи емисии от замърсители като [прахови частици] или въглеводороди […]. Производителите обаче изглежда изключват системите EGR неоправдано бързо или неоправдано близко до температурния диапазон, използван при цикъла за изпитване […]“.

[70] Решение X, точка 113.

[71] В този смисъл в практиката си Съдът се позовава на общия принцип, че на защитата на общественото здраве безспорно трябва да се отдаде по-голямо значение от това на икономическите съображения (решение от 19 април 2012 г., Artegodan/Комисия, C-221/10 P, EU:C:2012:216, т. 99 и цитираната съдебна практика).

и свързано с предпазването на двигателя от повреда или авария и с осигуряването на безопасно управление на превозното средство, ако служи предимно за защита на дадени компоненти като клапана EGR, охладителя EGR и филтъра за дизелови частици.

B. По четвъртия въпрос по дело C-134/20

132. С четвъртия въпрос по дело C-134/20 запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че законността на дадено измервателно-коригиращо устройство зависи от това дали то е монтирано още при производството на превозното средство, или е инсталирано при последващ ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44.

133. Съгласно член 3, параграф 2 от Директива 1999/44, ако при доставката ѝ стоката не съответства на договора, потребителят има право или същата да бъде приведена в съответствие безплатно чрез ремонт или замяна съгласно параграф 3 от този член, или да получи подходящо намаление на цената, или да развали договора по отношение на тази стока, в съответствие с параграфи 5 и 6 от същия член.

134. В случая, от акта за преюдициално запитване по дело C-134/20 е видно, че с инсталирането на измервателно-коригиращото устройство под формата на спорния софтуер се цели чрез ремонт да се отстрани забранената превключвателна система и да се постигне съответствие с разпоредбите на Регламент № 715/2007. Настоящият въпрос изхожда от постановката, че този софтуер позволява на съответния производител на автомобили да постигне тази цел. Запитващата юрисдикция следва да провери дали това е така, като вземе предвид отговорите на разгледаните по-горе въпроси[72]. При отрицателен отговор измервателно-коригиращото устройство във всички случаи би било забранено на основание член 5, параграфи 1 и 2 от този регламент.

135. Ако се предположи, че според запитващата юрисдикция спорното измервателно-коригиращото устройство отговаря на разпоредбите на Регламент № 715/2007, считам, че законността на такова измервателно-коригиращо устройство не зависи от това дали то е монтирано още при производството на превозното средство.

136. Всъщност, най-напред, текстът на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 не прави разграничение в зависимост от това дали измервателно-коригиращото устройство е монтирано на превозното средство от самото начало, или е инсталирано впоследствие, след като моментът на инсталиране на такова устройство не е посочен в тези разпоредби.

137. По-нататък, в контекста на Регламент № 715/2007 член 4, параграф 1 от него предвижда, че производителите доказват, че *всички нови резервни устройства, регулиращи замърсяването*, за които се изисква типово одобрение, продавани или пускани в експлоатация в Съюза, са получили типово одобрение в съответствие с този регламент и мерките по прилагането му и че тези задължения включват спазване на предвидените в приложение I гранични стойности за емисиите и на мерките по прилагане, посочени в член 5 от същия регламент. Освен това съгласно член 10, параграф 1 от Регламент № 692/2008 „[п]роизводителят отговаря за това, резервните устройства, регулиращи замърсяването, предназначени за монтиране на превозни средства, получили

[72] Вж. по-специално точка 126 от настоящото заключение.

типово одобрение на ЕО, обхванати от Регламент [№ 715/2007], да са получили типово одобрение на ЕО като отделни технически възли по смисъла на член 10, параграф 2 от Директива [2007/46], в съответствие с член 12, член 13 и приложение XIII към настоящия регламент“. Така съгласно тези разпоредби всички устройства, регулиращи замърсяването, без значение дали са инсталирани отначало, или впоследствие, трябва да отговарят на предвидените в Регламент № 715/2007 изисквания.

138. Накрая, както вече бе посочено, Регламент № 715/2007 има за цел да осигури висока степен на защита на околната среда. Ако обаче за меродавен се приеме само моментът на производството на превозното средство, това би означавало, че след пускането в действие на даден автомобил производителите не са длъжни да инсталират измервателно-коригиращо устройство, което да отговаря на разпоредбите на този регламент. Подобно нещо би било в противоречие с целта на посочения регламент. Всъщност, за да заобиколят установените в същия регламент задължения, производителите ще могат просто да заменят оригиналното устройство за регулиране на замърсяването, което е в съответствие с Регламент № 715/2007, с по-малко ефективно измервателно-коригиращо устройство, което не осигурява спазването на предвидените за NOx гранични стойности.

139. Ето защо считам, че на четвъртия въпрос по дело C-134/20 следва да се отговори, че член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че законността на дадено измервателно-коригиращо устройство не зависи от това дали то е монтирано още при производството на превозното средство, или е инсталирано при последващ ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44.

Г. По първия въпрос по дело C-145/20

140. С първия въпрос по дело C-145/20 запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 2, параграф 2, буква г) от Директива 1999/44 трябва да се тълкува в смисъл, че превозно средство, попадащо в приложното поле на Регламент № 715/2007, притежава обичайното качество на стоките от същия вид, което потребителят може разумно да очаква, когато е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2 от този регламент, но все пак има валидно типово одобрение на ЕО.

141. В самото начало подчертавам, че този въпрос изхожда от постановката, че съответното превозно средство е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Както вече посочих[73], запитващата юрисдикция трябва да провери дали това е така.

142. При утвърдителен отговор е важно да се припомни, че целта на Директива 1999/44, както се посочва в съображение 1 от нея, е да се гарантира високо ниво на защита на потребителите. Член 2, параграф 1 от тази директива в частност задължава продавача да достави на потребителя стока, която съответства на договора за продажба[74]. В съображение 8 от посочената директива се уточнява, че с цел да се улесни прилагането на принципа на съответствие с договора, е полезно да се въведе оборима презумпция за съответствие с договора, обхващаща най-общите случаи, и че при отсъствието на

[73] Вж. точка 126 от настоящото заключение.

[74] Решение от 3 октомври 2013 г., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, т. 25 и 26).

специални договорни условия, както и в случаите, когато се прилага минималната защитна клауза, компонентите, посочени в презумпцията, могат да се използват, за да се установи липсата на съответствие на стоките с договора.

143. Що се отнася по-специално до моторните превозни средства, отбелязвам, че съгласно съображение 3 от Директива 2007/46 регулаторните актове, определящи техническите изисквания, „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“ [75]. В този смисъл в член 3, точка 5 от тази директива „типово[то] одобрение на ЕО“ се определя 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“. Въпросното 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“. Освен това член 4, параграф 3, първа алинея от посочената директива гласи, че държавите членки регистрират или позволяват продажбата или пускането в действие само на такива превозни средства, които отговарят на изискванията на същата директива.

144. От тези разпоредби следва, че при типовото одобрение на ЕО съответните превозни средства трябва да отговарят на изискванията, посочени в приложение IV към Директива 2007/46, и по-специално на изискванията относно измервателно-коригиращите устройства. Ако тези превозни средства не отговарят на въпросните изисквания, няма да е верен издаденият за тях сертификат за съответствие по член 18, параграф 1 от тази директива, който сертификат е определен в член 3, точка 36 от нея като „документът, изложен в приложение IX[[76]], 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“. Съгласно член 26, параграф 1 от същата директива този документ е задължителен за регистрацията или за продажбата.

145. В писменото си становище Porsche Inter Auto поддържа, че единственото, което потребителят очаква от едно превозно средство, е да може да го кара и да прави това напълно безопасно, като абсолютното съответствие на това превозно средство с всички регулаторни изисквания не представлявало интерес за него. Следва обаче да се подчертае, че това гледище не е в съответствие с текста на член 3, точка 36 от Директива 2007/46, който за целите на издаването на сертификата за съответствие изисква по времето на производството на превозното средство да са спазени *всички регулаторни актове*.

146. След като средният потребител, относително осведомен и в разумни граници наблюдателен и съобразителен, може да очаква да са изпълнени регулаторните изисквания за типовото одобрение на ЕО на превозни средства, дори при отсъствието на специални

[75] Относно принципите на вторичното право на Съюза във връзка с регистрацията на превозни средства вж. заключението на генералния адвокат Wahl по дело RDW и др. (C-326/17, EU:C:2018:760, т. 29—38).

[76] Съгласно точка 0 от приложение IX към Директива 2007/46 „[с]ертификатът 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“.

договорни условия, според мен е ясно, че ако всички тези изисквания не са изпълнени, съответното превозно средство не съответства на договора за продажба по смисъла на Директива 1999/44[77].

147. Всъщност според мен при липсата на верен сертификат за съответствие съответното превозно средство не отговаря „на описанието, дадено от продавача“ по смисъла на член 2, параграф 2, буква а) от Директива 1999/44. Освен това то не е „годн[о] за специфична употреба, желана от потребителя“, и „за обичайн[ата] употреба, за която служат стоките от същия вид“ по смисъла на член 2, параграф 2, букви б) и в) от тази директива. Що се отнася до въпроса на запитващата юрисдикция, посоченото превозно средство не притежава и „обичайните качества и характеристики на стоките от същия вид, които потребителят може разумно да очаква, като се има[…] предвид естеството на потребителската стока“, по смисъла на член 2, параграф 2, буква г) от посочената директива.

148. Както подчертава Комисията, това тълкуване се потвърждава от член 7 от Директива 2019/771, озаглавен „Общи изисквания за съответствие“, който предвижда в параграф 1, буква а), че в допълнение към спазването на всички индивидуални изисквания за съответствие стоките трябва да са годни за целите, за които обичайно се използват стоки от същия вид, като се вземат предвид, когато е приложимо, *всеки действащ правен акт на Съюза* и на националното право, техническите стандарти или — при липсата на такива технически стандарти — приложимите за конкретните сектори кодекси за поведение.

149. Според мен фактът, че съответният тип превозно средство има типово одобрение на ЕО, което го прави годен за движение по пътищата, не може да промени отговора, който следва да се даде на поставения въпрос[78]. Всъщност това одобрение може да е получено например защото одобряващият орган не е знаел за наличието на забранено устройство. Така по дело C-145/20 запитващата юрисдикция посочва, че KBA първоначално е одобрила въпросния тип превозно средство, без да е била информирана за наличието на превключвателната система, и че ако е знаела за нея, нямало да издаде типовото одобрение на ЕО.

150. Следователно, дори съответното превозно средство да има типово одобрение на ЕО, издадено от компетентния национален орган, това не променя факта, че това превозно средство не съответства на договора за продажба по смисъла на Директива 1999/44.

151. Ето защо предлагам на първия въпрос по дело C-145/20 да се отговори, че член 2, параграф 2, буква г) от Директива 1999/44 трябва да се тълкува в смисъл, че превозно средство, попадащо в приложното поле на Регламент № 715/2007, не притежава обичайното качество на стоките от същия вид, което потребителят може разумно да очаква, когато е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2 от този регламент, дори да има валидно типово одобрение на ЕО.

[77] В този смисъл Съдът е постановил, че лицето, придобило превозно средство, може основателно да очаква, че същото съответства на правните изисквания, които трябва да спазва производителят на автомобили (решение от 9 юли 2020 г., Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, т. 37). Относно анализа, според който в отношенията между търговците и потребителите стоките и услугите трябва да са в съответствие с оправданите очаквания на потребителите, вж. *Calais-Auloy*, J., *Temple*, H. et *Depincé*, M. Droit de la consommation. 10. Ed., Dalloz, Paris, 2020, p. 225 sq.

[78] Вж. в този смисъл решение от 4 октомври 2018 г., Комисия/Германия (C-668/16, EU:C:2018:802, т. 85—89).

Д. По третия въпрос по дело C-145/20

152. С третия въпрос по дело C-145/20 запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 3, параграф 6 от Директива 1999/44 трябва да се тълкува в смисъл, че липсата на съответствие с договора, състояща се в оборудването на съответното превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007, може да се квалифицира като „незначителна“, ако потребителят е щял да придобие превозното средство, дори да е знаел за наличието на това устройство и за неговото действие.

153. Както следва от практиката на Съда, член 2, параграф 1 от Директива 1999/44 задължава продавача да достави на потребителя стока, която съответства на договора за продажба. От тази гледна точка съгласно член 3, параграф 1 от посочената директива продавачът отговаря пред потребителя за всяко несъответствие, което съществува в момента на доставката на стоката. В член 3, параграф 2 са изброени правата, които потребителят може да предяви спрямо продавача при несъответствие на доставената стока. На първо място, потребителят може съгласно параграф 3 на посочения член да поиска привеждането на стоката в съответствие. Ако това е невъзможно, на второ място, той има право съгласно параграф 5 на същия член да поиска намаление на цената или разваляне на договора. Все пак, видно от параграф 6 на същия член 3, ако несъответствието на доставената стока е незначително, потребителят няма право да иска разваляне на договора и в този случай може да получи само подходящо намаление на продажната цена [79].

154. Така от член 3, параграфи 3 и 5 във връзка със съображение 10 от Директива 1999/44 следва, че в интерес на двете страни по договора тази директива дава предимство на изпълнението на този договор посредством двата предвидени на първо място начина на обезщетяване пред разваляването на договора [80].

155. В случая запитващата юрисдикция по дело C-145/20 посочва, че DS, който е предявил иск срещу Porsche Inter Auto за разваляне на договора за покупко-продажба на превозно средство 3, е щял да го закупи, макар и при други условия, дори да е знаел, че същото е оборудвано с превключвателната система, тоест със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007. Тази юрисдикция поставя настоящия въпрос, приемайки, че и след инсталирането на спорния софтуер това превозно средство продължава да е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на тези разпоредби [81].

156. Като начало отбелязвам, че този въпрос изхожда от постановката, че DS може да поиска разваляне на договора за покупко-продажба на превозно средство 3. Потребителят обаче може да иска разваляне на договора по силата на член 3, параграф 5 от Директива 1999/44 само ако няма право нито на ремонт, нито на замяна на несъответстващата стока или ако продавачът не е приложил един от тези начини на обезщетяване в разумен срок или без значително неудобство за потребителя, като освен това съгласно член 3, параграф 6 от тази директива липсата на съответствие не бива да е незначителна [82].

[79] Решение от 3 октомври 2013 г., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, т. 26—28).

[80] Решение от 23 май 2019 г., Fülla (C-52/18, EU:C:2019:447, т. 61).

[81] Припомням, че запитващата юрисдикция следва да провери дали това е така, както бе посочено в точка 126 от настоящото заключение.

[82] Решение от 23 май 2019 г., Fülla (C-52/18, EU:C:2019:447, т. 60).

Запитващата юрисдикция следва да провери дали с оглед на тези условия DS няма право нито на ремонт, нито на замяна на несъответстващата стока и дали Porsche Inter Auto не е приложило един от посочените начини на обезщетяване.

157. Впрочем съгласно член 2, параграф 3 от Директива 1999/44 няма липса на съответствие по смисъла на този член, ако в момента на сключване на договора потребителят е знаел или не е могъл да не знае за липсата на съответствие, или ако липсата на съответствие се дължи на материали, предоставени от потребителя[83]. С оглед на този текст считам, че знанието за липсата на съответствие от страна на потребителя има обективен характер. Това условие е изпълнено например когато продавачът уведомява потребителя за липсата на съответствие в момента на продажбата и следователно последният закупува стоката, бидейки напълно информиран. Съвсем логично е след това този потребител да не може вече да се позовава на тази липса на съответствие.

158. Според мен член 2, параграф 3 от Директива 1999/44 не може да се приложи в случая по главното производство. Всъщност не се оспорва, че в момента на продажбата на превозно средство 3 DS не е знаел, нито е могъл да знае за твърдяното несъответствие. В този смисъл поставеният от запитващата юрисдикция въпрос се основава само на хипотетичната склонност на DS да придобие това превозно средство, дори да е знаел за несъответствието. Това е субективен признак, който не може да бъде доказан и който впрочем може да се променя във времето, по-специално в зависимост от информацията, с която разполага потребителят, за това колко сериозно е несъответствието[84].

159. Директива 1999/44 не дава определение на понятието „незначителна“ липса на съответствие“[85]. Съдът също не се е произнесъл пряко по обхвата на това понятие[86]. Общо определение на такова понятие трудно може да се даде, тъй като липсата на съответствие зависи от конкретното положение и трябва да се определя във всеки отделен случай в зависимост от сключения между страните договор. При всяко положение считам, че липса на съответствие, която застрашава безопасността и изправността на стоката, не е „незначителна“ по смисъла на член 2, параграф 3 от тази директива[87]. Липсата на съответствие не е „незначителна“ и когато вещта не съответства на предвиденото в договора. Например когато потребител поръча лек автомобил, като уточнява, че иска да е

[83] Последната хипотеза е неприложима в случая по главното производство.

[84] В това отношение по-специално от потребителя не може да се изисква да предвиди каква ще е правната квалификация на установеното несъответствие с договора (вж. в този смисъл решение от 3 октомври 2013 г., Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, т. 40).

[85] Понятието „незначителна“ липса на съответствие“ присъства още в предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно продажбата на потребителски стоки и свързаните с тях гаранции от 18 юни 1996 г. (COM(95) 520 окончателен, стр. 1). В изложението на мотивите за това предложение се посочва, че „в духа на компромис и за да се даде възможност за транспониране на директивата, което да е съобразено с различните национални традиции, се допуска държавите членки да ограничават избора на потребителя в случаите на незначителна липса на съответствие“ [неофициален превод] (стр. 14). Освен това Директива 1999/44 се отменя, считано от 1 януари 2022 г., с Директива 2019/771, която също не дава определение на понятието „незначителна“ липса на съответствие“.

[86] По делото, по което е постановено решение от 3 октомври 2013 г., Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, т. 17, 18 и 20), потребител е закупил кола с подвижен покрив, през който при дъжд в нея прониквала вода. Този потребител иска договорът за покупко-продажба да бъде развален, но запитващата юрисдикция приема, че несъответствието с договора за покупко-продажба, което е в основата на висящия пред нея спор, е „незначително“ по смисъла на член 3, параграф 6 от Директива 1999/44. В заключението си по дело Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, т. 57) генералният адвокат Kokott посочва, че други европейски юрисдикции, включително и върховни, са се произнасяли по случаи, които изглеждат сравними, в смисъл че пропускането на вода не може да се разглежда като несъществен недостатък и че при тези решения е било без значение обстоятелството, че въпреки проникването на вода автомобилът продължава да е използваем като транспортно средство.

[87] Вж. в този смисъл *Durovic*, M. Consumer sales law in the European Union, Comparative Consumer Sales Law. 2018, 1—182, и по-специално p. 41.

червен, а му се достави лек автомобил в син цвят, липсата на съответствие не може да се счита за „незначителна“, което съгласно член 3, параграфи 3 и 5 от посочената директива би могло да доведе до разваляне на договора.

160. Наистина, както следва от практиката на Съда, с член 3 от Директива 1999/44 се цели установяване на справедливо равновесие между интересите на потребителя и тези на продавача, като на потребителя, в качеството му на слабата страна по договора, се гарантира пълна и ефикасна защита срещу лошо изпълнение на договора от страна на продавача и едновременно с това се допуска вземането предвид на повдигнати от продавача съображения от икономическо естество [88]. Затова разваляне на договора, което представлява най-тежкият начин на обезщетяване, с който разполага потребителят, може да се иска само ако липсата на съответствие е достатъчно значима.

161. Същевременно, както беше посочено в точка 146 от настоящото заключение, средният потребител, относително осведомен и в разумни граници наблюдателен и съобразителен, може да очаква да са изпълнени регулаторните изисквания за типовото одобрение на ЕО на превозни средства дори при отсъствието на специални договорни условия. При наличие на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 сертификатът за съответствие не е верен [89]. В приложение на член 26, параграф 1 от Директива 2007/46 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 от тази директива.

162. Следователно, както бе посочено в отговор на първия въпрос по дело C-145/20, превозното средство по-специално не притежава обичайното качество на стоките от същия вид, което потребителят може разумно да очаква, по смисъла на член 2, параграф 2, буква г) от Директива 1999/44, когато е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007.

163. При тези обстоятелства считам, че липсата на съответствие на посоченото превозно средство с договора, дължаща се на използването на такова устройство, не може да се счита за „незначителна“ по смисъла на член 3, параграф 6 от Директива 1999/44.

164. Въз основа на изложените по-горе съображения предлагам на третия въпрос по дело C-145/20 да се отговори, че член 3, параграф 6 от Директива 1999/44 трябва да се тълкува в смисъл, че липсата на съответствие с договора, състояща се в оборудването на съответното превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007, не може да се квалифицира като „незначителна“, включително когато, дори да е знаел за наличието на това устройство и за неговото действие, потребителят пак е щял да придобие превозното средство.

88 Решение от 23 май 2019 г., Fülla (C-52/18, EU:C:2019:447, т. 41 и цитираната съдебна практика).

89 Вж. също точка 144 от настоящото заключение.

V. Заключение

165. С оглед на изложените по-горе съображения предлагам на Съда да отговори на преюдициалните въпроси, поставени от Landesgericht Klagenfurt (Областен съд Клагенфурт, Австрия), Landesgericht Eisenstadt (Областен съд Айзенщат, Австрия) и Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия), по следния начин:

1) Член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 1 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 с Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г., трябва да се тълкува в смисъл, че представлява „измервателно-коригиращо устройство“ 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 надморска височина на движение под 1000 метра, а извън този прозорец, на интервал от 10 градуса по Целзий, и над 1000 метра надморска височина, на интервали от 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.

2) Член 5, параграф 2, буква а) от изменения Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство, което осигурява пълна рециркулация на отработилите газове само при външна температура между 15 и 33 градуса по Целзий и надморска височина на движение под 1000 метра, не попада в обхвата на изключението от забраната на такива устройства, предвидено в тази разпоредба и свързано с предпазването на двигателя от повреда или авария и с осигуряването на безопасно управление на превозното средство, ако служи предимно за защита на дадени компоненти като клапана EGR, охладителя EGR и филтъра за дизелови частици.

3) Член 5, параграфи 1 и 2 от изменения Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че законността на дадено измервателно-коригиращо устройство не зависи от това дали то е монтирано още при производството на превозното средство, или е инсталирано при последващ ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 година относно някои аспекти на продажбата на потребителски стоки и свързаните с тях гаранции.

4) Член 2, параграф 2, буква г) от Директива 1999/44 трябва да се тълкува в смисъл, че превозно средство, попадащо в приложното поле на изменения Регламент № 715/2007, не притежава обичайното качество на стоките от същия вид, което потребителят може разумно да очаква, когато е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2 от този регламент, дори да има валидно типово одобрение на ЕО.

5) Член 3, параграф 6 от Директива 1999/44 трябва да се тълкува в смисъл, че липсата на съответствие с договора, състояща се в оборудването на съответното превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграфи 1 и 2 от изменения Регламент № 715/2007, не може да се

квалифицира като „незначителна“, включително когато, дори да е знаел за наличието на това устройство и за неговото действие, потребителят пак е щял да придобие превозното средство.