Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

1 август 2025 година*

„Преюдициално запитване — Сближаване на законодателствата — Одобряване на моторните превозни средства — Директива 2007/46/ЕО — Член 18, параграф 1 — Член 26, параграф 1 — Член 46 — Регламент (ЕО) № 715/2007 — Член 5, параграф 2 — Моторни превозни средства — Дизелов двигател — Емисии на замърсители — Намаляване на емисиите на азотни оксиди (NOx), ограничено чрез „температурен прозорец“ — Измервателно-коригиращо устройство — Защита на интересите на отделния купувач на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство — Монтиране на това устройство след пускането в действие на превозното средство — Право на обезщетение за вреди, основано на деликтната отговорност на производителя на това превозно средство — Основание за освобождаване от отговорност — Неизбежна грешка на производителя относно незаконността на измервателно-коригиращото устройство — Принцип на ефективност — Подходящо обезщетение за вредите — Начин за изчисляване на обезщетението — Граници на обезщетението“

По дело C-666/23

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Ravensburg (Областен съд Равенсбург, Германия) с акт от 27 октомври 2023 г., постъпил в Съда на 9 ноември 2023 г., в рамките на производство по дело

CM,

DS

срещу

Volkswagen AG,

СЪДЪТ (пети състав),

състоящ се от: M. L. Arastey Sahún (докладчик), председател на състава, D. Gratsias, E. Regan, J. Passer и B. Smulders, съдии,

генерален адвокат: A. Rantos,

секретар: A. Calot Escobar,

* Език на производството: немски.

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за CM, от K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs и L. Rhiel, Rechtsanwälte,

– за Volkswagen AG, от T. André, M. de Lind van Wijngaarden и H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– за Европейската комисия, от J. Flett и M. Noll-Ehlers, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 2007 г., стр. 1).

2 Запитването е отправено в рамките на два спора, съответно между CM и DS, от една страна, и Volkswagen AG, от друга страна, относно обезщетяването на вредите, претърпени поради покупката на превозни средства, оборудвани със забранени измервателно-коригиращи устройства.

Правна уредба

Правото на Съюза

Директива 1999/44/ЕО

3 Директива 1999/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 година относно някои аспекти на продажбата на потребителски стоки и свързаните с тях гаранции (ОВ L 171, 1999 г., стр. 12; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 5, стр. 89) е отменена, считано от 1 януари 2022 г., с Директива (ЕС) 2019/771 на Европейския парламент и на Съвета от 20 май 2019 година относно някои аспекти на договорите за продажба на стоки, за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2394 и Директива 2009/22/ЕО и за отмяна на Директива 1999/44/ЕО (ОВ L 136, 2019 г., стр. 28). Предвид обаче момента на настъпване на фактите по споровете в главните производства Директива 1999/44 остава приложима по отношение на последните.

4 Член 3, параграф 2 от Директива 1999/44 гласи:

„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“.

Директива 2007/46/ЕО

5 Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 2007 г., стр. 1), изменена с Регламент (ЕО) № 385/2009 на Комисията от 7 май 2009 г. (ОВ L 118, 2009 г., стр. 13) (наричана по-нататък „Директива 2007/46“), е отменена, считано от 1 септември 2020 г., с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 2018 г., стр. 1). Предвид обаче момента на настъпване на фактите по споровете в главните производства тази директива остава приложима по отношение на последните.

6 Член 3, точки 3, 5, 17 и 36 от Директива 2007/46 има следния текст:

„За целите на настоящата директива и на регулаторните актове, изброени в приложение IV, освен ако в тях не е предвидено друго:

[…]

3. „типово одобрение“ означава процедурата, с която държава членка удостоверява, че даден тип превозно средство, система, компонент или отделен технически възел отговаря на съответните административни разпоредби и технически изисквания;

[…]

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;

[…]

17. „тип превозно средство“ означава превозни средства от определена категория, които не се различават поне по отношение на основните показатели, указани в приложение II, раздел Б. Даден тип превозно средство може да включва варианти и версии, съобразно дефинициите в приложение II, раздел Б;

[…]

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

7 Член 8, параграф 6 от тази директива гласи:

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

8 Член 10, параграф 2 от посочената директива предвижда:

„Държавите членки издават типово одобрение на ЕО за компонент или отделен технически възел, на компонент или отделен технически възел, съответстващ на данните от информационното досие и отговарящ на техническите изисквания, посочени в съответната отделна директива или регламент, съгласно предписанията на приложение IV“.

9 Член 13, параграф 1 от същата директива гласи:

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

10 Съгласно член 18, параграф 1 от Директива 2007/46:

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

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

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

Що се отнася до незавършените превозни средства, държавите членки разрешават продажбата на такива превозни средства, но могат да откажат постоянната им регистрация и пускане в действие за периода, в който те остават незавършени“.

12 Член 30, параграф 1 от посочената директива предвижда:

„Ако държава членка, издала типово одобрение [на ЕО], установи, че нови превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, придружени от сертификат за съответствие или носещи маркировка за одобрение, не съответстват на типа, който е одобрила, тя взема необходимите мерки, включително, ако е необходимо, отнемане на типовото одобрение, за да гарантира, че произведените превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, ако случаят е такъв, са приведени в съответствие с одобрения тип.

Органът по одобряването на тази държава членка уведомява за взетите мерки органите по одобряването на другите държави членки“.

13 Член 46 от същата директива гласи:

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

Регламент № 715/2007

14 Съображения 6 и 15 от Регламент № 715/2007 гласят:

„(6) По-специално, необходимо е да се намалят значително емисиите на азотни оксиди от дизелови превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на граничните стойности за замърсяване. Това изисква постигането на амбициозни гранични стойности за етап Евро 6, без да се налага отказ от предимствата на дизеловите двигатели по отношение на разхода на гориво и емисиите на въглеводороди и въглероден монооксид. Предприемането на такива стъпки за намаляване на емисиите на азотен оксид в ранен етап ще осигури дългосрочна сигурност в планирането за производителите на превозни средства в цяла Европа.

[…]

(15) Комисията следва да продължи да преразглежда необходимостта от ревизиране на Новия европейски демонстрационен цикъл като процедура за изпитвания, която осигурява основата за разпоредбите за ЕО типово одобрение по отношение на емисиите. Може да се наложи актуализиране или замяна на циклите на изпитванията, за да се отразят промените в спецификациите на превозните средства и поведението на водачите. Може да се наложи преразглеждане, за да се осигури, че действителните емисии съответстват на емисиите, измерени при типовото одобрение. Следва да се обмисли и използването на преносими системи за измерване на емисии и въвеждането на контролното понятие „непревишавана стойност“.

15 Съгласно член 3, параграф 10 от този регламент:

„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“.

16 Член 4, параграфи 1 и 2 от посочения регламент предвижда:

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

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

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

Освен това предприетите от производителя технически мерки следва да гарантират, че емисиите от отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите от изпаряване са реално ограничени, в съответствие с настоящия регламент, през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване. Следователно мерките за съответствие с изискванията за експлоатация се проверяват на период от пет години или след пробег от 100 000 km, което от двете настъпи по-рано. Надеждността на устройствата, регулиращи замърсяването, за нуждите на типовото одобрение се проверява след пробег от 160 000 km. За да изпълнят изискванията на изпитването за надеж[д]ност, производителите следва да имат възможност да използват амортизацията на изпитвателния стенд съобразно мерките по прилагане, посочени в параграф 4.

Съответствието в експлоатация се проверява в частност при емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител, които се сравняват с граничните стойности за емисиите, съдържащи се в приложение I. Процедурите за изпитване се проверяват от Комисията с цел подобряване на контрола върху емисиите от изпаряване и емисиите при ниски температури на околната среда“.

17 Член 5, параграфи 1 и 2 от същия регламент има следния текст:

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

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

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

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“.

18 Съгласно член 13 от Регламент № 715/2007:

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

2. Видовете нарушения, подлежащи на санкция, включват:

[…]

г) използване на измервателно-коригиращи устройства;

[…]“.

Регламент № 692/2008

19 Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 година за прилагане и изменение на Регламент № 715/2007 (ОВ L 199, 2008 г., стр. 1) е изменен с Регламент (ЕС) № 566/2011 на Комисията от 8 юни 2011 г. (ОВ L 158, 2011 г., стр. 1) (наричан по-нататък „Регламент № 692/2008“). Считано от 1 януари 2022 г., Регламент № 692/2008 е отменен с Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 година за допълване на Регламент № 715/2007, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент № 692/2008 (ОВ L 175, 2017 г., стр. 1). Предвид обаче момента на настъпване на фактите по споровете в главните производства Регламент № 692/2008 остава приложим по отношение на последните.

20 Член 10, параграф 1 от Регламент № 692/2008 предвижда:

„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“.

Германското право

21 Член 276 от Bürgerliches Gesetzbuch (Граждански кодекс, наричан по-нататък „BGB“) предвижда:

„1. Длъжникът носи отговорност за умисъл или небрежност, ако не е уговорена по-тежка или по-лека отговорност или такава не следва от съдържанието на облигационното правоотношение, и в частност от наличието на обезпечения или поети рискове. Разпоредбите на членове 827 и 828 се прилагат съответно.

2. Небрежно действа този, който не полага грижата на добрия стопанин.

3. Недействителни са уговорките, с които предварително се изключва отговорността на длъжника за умисъл“.

22 Съгласно член 823 от BGB:

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

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

23 Член 826 от BGB гласи:

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

24 Член 6, параграф 1 от Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung — EG-FGV) [Наредба за ЕО одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Наредба за ЕО одобряване на типа на превозни средства), наричана по-нататък „EG-FGV“] от 3 февруари 2011 г. гласи:

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

25 Член 27, параграф 1 от EG-FGV предвижда:

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

Споровете в главните производства и преюдициалните въпроси

26 Volkswagen е производителят на автомобилите втора употреба, които CM и DS са закупили от продавачи търговци.

27 Що се отнася до CM, в съответствие с поръчка от 14 март 2016 г. и на цена от 49 950 евро той придобива превозно средство от марката „Volkswagen“ с дизелов двигател тип EA 288. Към момента на придобиването това превозно средство е оборудвано със система за разпознаване на изпитвателния стенд, която е премахната на 10 октомври 2017 г. след актуализация на съответния софтуер, както и с друг управляващ двигателя софтуер, който при външни температури под определен праг намалява степента на рециркулация на отработилите газове, което води до увеличаване на емисиите на NOx. Рециркулацията съответно е напълно ефективна само ако външната температура не пада под този праг (по-нататък „температурният прозорец“).

28 Заради наличието на тези две измервателно-коригиращи устройства, за които се твърди, че са забранени, CM счита, че е претърпял вреди, произтичащи от умишлено и противоречащо на обществения ред и добрите нрави посегателство по смисъла на член 826 от BGB, извършено от Volkswagen.

29 С иска си, предявен пред Landgericht Ravensburg (Областен съд Равенсбург, Германия), който е запитващата юрисдикция, той претендира като обезщетение за вреди сумата от 8 938 евро, представляваща 20 % от покупната цена на превозното средство, а при условията на евентуалност — обезщетение в размер, определен по преценка на съда, но не по-малко от 6 703,50 евро, равняващи се на 15 % от покупната цена.

30 Видно от акта за преюдициално запитване, Volkswagen признава, че системата за разпознаване на изпитвателния стенд е част от софтуер, използван за намаляване на степента на рециркулация на отработилите газове извън новия европейски цикъл на движение, когато работната температура достигне 200 °C. Над тази температура системата за селективна каталитична редукция допринасяла за намаляването на емисиите на NOx, така че граничните стойности все пак били спазвани.

31 Що се отнася до температурния прозорец, това дружество твърди, че степента на рециркулация на отработилите газове намалява под температура на околната среда от +12 °C. Този температурен прозорец бил допустим, тъй като бил необходим за безопасното управление на превозното средство.

32 При условията на евентуалност, посоченото дружество, за да се освободи от отговорност, твърди наличието на неизбежна грешка относно незаконността на измервателно-коригиращите устройства и в това отношение се основава на т.нар. „хипотетично“ одобрение от страна на Kraftfahrt-Bundesamt (Федерална автотранспортна служба, Германия), тоест на това, че при съответно запитване посоченият орган, компетентен да издава типово одобрение на ЕО, би потвърдил погрешната му правна преценка относно наличието на разрешено измервателно-коригиращо устройство (по-нататък „хипотетичното одобрение“).

33 Що се отнася до DS, в съответствие с поръчка от 29 март 2016 г. и на цена от 32 000 евро той придобива превозно средство от марката „Volkswagen“ с дизелов двигател тип EA 189. Към момента на придобиването това превозно средство е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство, а именно за разпознаване на изпитвателния стенд с превключвателна система на двигателя.

34 След като с актове от 14 и 15 октомври 2015 г. Федералната автотранспортна служба разпорежда на Volkswagen да отстрани това устройство от пуснатите на пазара превозни средства, на 7 март 2017 г. в превозното средство на DS е инсталиран софтуер, разработен от дружеството и утвърден от тази служба. Същевременно обаче на въпросното превозно средство е инсталирано друго измервателно-коригиращо устройство, а именно температурен прозорец.

35 Поради това DS счита, че умишлено и в противоречие с обществения ред и добрите нрави е ощетен от Volkswagen.

36 С иска си, предявен пред запитващата юрисдикция на 4 март 2021 г., DS претендира, от една страна, да му бъде присъдено обезщетение в размер, определен по преценка на съда, но не по-малко от 4 800 евро, равняващи се на 15 % от покупната цена, и от друга страна, да се установи, че това дружество следва да го обезщети за вредите, претърпени вследствие на монтирането на измервателно-коригиращото устройство, представляващо температурен прозорец.

37 Volkswagen оспорва този иск като недопустим, тъй като е погасен по давност, и във всички случаи — като неоснователен.

38 Що се отнася до температурния прозорец, това дружество твърди, че рециркулацията на отработилите газове намалява само под температура от +10 °C, което било необходимо за безопасното управление на превозното средство.

39 Освен това то посочва, че в решения от 14 юли 2022 г., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), от 14 юли 2022 г., Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), и от 14 юли 2022 г., Porsche Inter Auto и Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), за превозните средства от марката „Volkswagen“, оборудвани с идентичен температурен прозорец, Съдът се основава на температурен диапазон от 15 до 33 °C външна температура. Този подход бил резултат от направени от националните запитващи юрисдикции фактически констатации, които не съответстват на обстоятелствата по споровете в главните производства.

40 При условията на евентуалност, посоченото дружество се позовава на неизбежна грешка относно незаконността на това измервателно-коригиращо устройство и в това отношение се основава на хипотетичното одобрение на Федералната автотранспортна служба.

41 На първо място, запитващата юрисдикция приема за недоказано правото на CM и DS на обезщетение по член 826 от BGB за вреди, умишлено причинени в противоречие с обществения ред и добрите нрави.

42 Тази юрисдикция отбелязва, че към момента на придобиването му превозното средство на CM несъмнено е било оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 и че що се отнася до превозното средство на DS, такова устройство е било инсталирано при софтуерна актуализация.

43 При двете превозни средства рециркулацията на отработилите газове намалява от температура на околната среда от +10 °C нататък, поради което посочената юрисдикция смята, че и в двата случая е налице забранен температурен прозорец. Последният не можел да се счита за разрешен съгласно член 5, параграф 2, второ изречение, буква а) от този регламент — който се отнася до необходимостта от избягване на непосредствените рискове от повреда или авария на двигателя, причинени от неизправност на компонент от системата за рециркулация на отработилите газове, които рискове са толкова сериозни, че създават конкретна опасност при управлението на превозното средство, което е оборудвано с въпросното устройство — тъй като в случая би следвало да няма такава опасност.

44 Освен това, що се отнася до CM, същата юрисдикция счита, че другият произтичащ от тази разпоредба дерогационен критерий, съгласно който измервателно-коригиращото устройство не трябва да бъде активно през по-голямата част от годината, също не следва да се смята за изпълнен предвид съдебната практика, установена с решение от 14 юли 2022 г., GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, т. 65). Всъщност рециркулацията на отработилите газове на това превозно средство намалявала от температура на околната среда от +12 °C нататък, а средните годишни температури в Германия били под този праг.

45 Въпреки тези обстоятелства запитващата юрисдикция посочва, че при липсата на „очевидно забранени“ измервателно-коригиращи устройства по смисъла на практиката на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия), в случаите по главните производства не е налице умишлено поведение, което да е в обективно противоречие с обществения ред и добрите нрави по смисъла на член 826 от BGB.

46 На второ място, тази юрисдикция приема, че CM и DS имат право на обезщетение на основание член 823, параграф 2 от BGB.

47 Като се позовава на решението на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) от 26 юни 2023 г. (наричано по-нататък „решението на Bundesgerichtshof“), посочената юрисдикция отбелязва, че член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV защитава приобретателя на превозно средство от евентуална имуществена загуба поради неспазване от страна на производителите на правото на Съюза относно автомобилните отработили газове.

48 В това отношение било ясно, първо, че Volkswagen е нарушило това право поради инсталирането в процесните превозни средства на забранен температурен прозорец.

49 Второ, правото на обезщетение било обвързано и с условието производителят на превозното средство да е проявил най-малкото небрежност по отношение на въпросното измервателно-коригиращо устройство, като вината му се предполага до доказване на противното.

50 Производителят можел да се освободи от отговорност, като се позове и докаже наличието на извънредни обстоятелства, сочещи липса на небрежност от негова страна, каквато би била хипотезата, ако докаже неизбежна грешка по отношение на незаконността на съответното измервателно-коригиращо устройство.

51 Трето, същата юрисдикция посочва, от една страна, че такава грешка е налице, когато въпросният производител, действайки с грижата на добрия търговец, е направил правен извод въз основа на задълбочена преценка на правното положение и при отчитане на

съдебната практика на най-висшите съдилища и не е можел да очаква различна оценка на това положение. От друга страна, подобна грешка била неизбежна, когато производителят може да се позове на типово одобрение на ЕО, издадено за въпросното измервателно-коригиращо устройство в съответствие с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.

52 Едно чисто хипотетично одобрение като посоченото в точка 32 от настоящото решение би могло вече да е достатъчно съгласно решението на Bundesgerichtshof.

53 Запитващата юрисдикция има колебания дали от гледна точка на правото на Съюза правото на приобретателя на превозно средство, снабдено със забранено измервателно-коригиращо устройство, да получи обезщетение, може да бъде отказано със съображението, че съответният производител е допуснал неизбежна грешка относно незаконността на това устройство, и при утвърдителен отговор на този въпрос, дали освобождаването на производителя от отговорност може да се обоснове с действителното одобряване на превозното средство от компетентния национален орган или дори с едно хипотетично одобрение.

54 Четвърто, тази юрисдикция отбелязва, че що се отнася до DS, правото на обезщетение е погасено по давност, тъй като се основава на съществуващо при придобиването на превозното средство измервателно-коригиращо устройство, а именно за разпознаване на изпитвателния стенд с превключвателна система на двигателя. Доколкото обаче след направена от Volkswagen актуализация това превозно средство имало ново забранено измервателно-коригиращо устройство под формата на температурен прозорец, се поставял въпросът дали неговият собственик няма право да търси обезщетение от производителя.

55 Пето, посочената юрисдикция отбелязва, че правото на обезщетение по член 823, параграф 2 от BGB във връзка с член 6, параграф 1 и член 27, параграф 1 от EG-FGV е право да се получи „обезщетение за незначителни вреди“, тоест плащане на парична сума, представляваща разликата между стойността на превозното средство със забранено измервателно-коригиращо устройство и стойността на превозното средство без такова устройство.

56 В съответствие с решението на Bundesgerichtshof ползите от употребата на превозното средство трябвало да се приспаднат от сумата на обезщетението, когато заедно с остатъчната стойност на превозното средство превишават намалената с тази сума покупна цена. Освен това според тази юрисдикция сумата на обезщетението не може, по съображения за пропорционалност, да надвишава 15 % от покупната цена.

57 Запитващата юрисдикция има съмнения относно съвместимостта на тази национална разпоредба с правото на Съюза.

58 При тези обстоятелства Landgericht Ravensburg (Областен съд Равенсбург) решава да спре производствата и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Може ли насоченият срещу производителя на превозното средство иск на приобретателя на превозното средство за обезщетение за вреди, причинени от извършеното при условията на небрежност пускане на пазара на превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент [№ 715/2007], да бъде отхвърлен с мотива,
а) че е налице неизбежна грешка на производителя относно неправомерността на деянието?

В случай на утвърдителен отговор:
б) че грешката относно неправомерността на деянието е неизбежна за производителя, тъй като компетентният за издаването на типово одобрение на ЕО и за последващите мерки орган всъщност е одобрил монтираното измервателно-коригиращо устройство?

В случай на утвърдителен отговор:
в) че грешката относно неправомерността на деянието е неизбежна за производителя, тъй като при съответно запитване компетентният за издаването на типово одобрение на ЕО и за последващите мерки орган би потвърдил направеното от производителя на превозното средство правно тълкуване на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 (хипотетично одобрение)?

2) Дължи ли производителят на превозното средство, който е предоставил софтуерна актуализация, обезщетение на собственика на превозното средство, когато последният претърпи вреда вследствие на инсталираното със софтуерната актуализация забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент [№ 715/2007]?

3) В хипотезата на иск за обезщетение срещу производителя на превозното средство поради извършеното при условията на небрежност пускане на пазара на превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент [№ 715/2007], съвместимо ли е с правото на Съюза
а) от размера на претендираното от приобретателя на превозното средство обезщетение за незначителни вреди да се допуска приспадане на ползите от употребата на превозното средство, доколкото тези ползи заедно с остатъчната стойност надвишават платената покупна цена, намалена с размера на обезщетението;
б) приобретателят на превозното средство да има право на обезщетение за незначителни вреди най-много в размер на 15 % от платената покупна цена?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

59 Съгласно постоянната практика на Съда, в рамките на въведеното с член 267 ДФЕС производство за сътрудничество между националните юрисдикции и Съда задачата на последния е да даде на националния съд полезен отговор, който да му позволи да реши спора, с който е сезиран. За тази цел Съдът може да вземе предвид норми от правото на

Съюза, които националният съд не е посочил във въпроса си. Всъщност фактът, че от формална гледна точка националната юрисдикция е формулирала преюдициален въпрос, като се е позовала на определени разпоредби на правото на Съюза, не е пречка Съдът да даде на тази юрисдикция всички насоки за тълкуване, които могат да бъдат полезни за решаването на делото, с което е сезирана, независимо дали тя е посочила съответните разпоредби във въпросите си. В това отношение Съдът трябва да изведе от всички предоставени от националната юрисдикция данни, и по-конкретно от мотивите на акта за преюдициално запитване, разпоредбите от правото на Съюза, които се нуждаят от тълкуване предвид предмета на спора (решение от 26 септември 2024 г., Luxone и Sofein, C-403/23 и C-404/23, EU:C:2024:805, т. 47 и цитираната съдебна практика).

60 В случая е безспорно, че споровете в главните производства се отнасят до правото на CM и DS да търсят обезщетение от Volkswagen за вредите, претърпени поради наличието в съответните им превозни средства на забранени измервателно-коригиращи устройства по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, както и до възможността този автомобилен производител да сочи като основание за освобождаване от отговорност хипотетичното одобрение на превозните средства, което би позволило да се приеме, че е налице неизбежна грешка относно незаконността на това устройство.

61 Важно е да се подчертае, че от съдебната практика, установена с решение от 21 март 2023 г., Mercedes-Benz Group (Отговорност на производителите на превозни средства, снабдени с измервателно-коригиращи устройства) (C-100/21, наричано по-нататък „решение Mercedes-Benz Group“, EU:C:2023:229, т. 91), произтича, че на основание член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46, тълкувани във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, купувачът на моторно превозно средство, оборудвано с измервателно-коригиращо устройство, има право да получи от производителя на това превозно средство обезщетение за вредите, които това устройство му е причинило.

62 При това положение следва да се приеме, че с първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46 във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат при предявен от купувача на моторно превозно средство иск за обезщетение за вредите, причинени от наличието в това превозно средство на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на този член 5, параграф 2, производителят на превозното средство да може да сочи като основание за освобождаване от отговорност наличието на неизбежна грешка относно незаконността на това устройство — грешка, дължаща се на това, че компетентният национален орган е издал типово одобрение на ЕО за посоченото устройство или за оборудваното с него превозно средство, или на това, че този орган, при съответно запитване от този производител, би потвърдил правната му преценка относно евентуалната законност на въпросното измервателно-коригиращо устройство.

63 В това отношение следва да се припомни, че член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46, тълкувани във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, защитават частните интереси на отделния купувач на моторно превозно средство спрямо производителя на същото, когато то е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на последната разпоредба (решение Mercedes-Benz Group, т. 88).

64 Така от тези разпоредби следва, че отделният купувач на моторно превозно средство има правото да изисква от производителя на това превозно средство същото да не бъде оборудвано с такова забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от този регламент (решение Mercedes-Benz Group, т. 89).

65 Съгласно член 46 от Директива 2007/46 държавите членки следва да определят санкциите за нарушаване на нейните разпоредби. Тези санкции трябва да са ефикасни, пропорционални и с възпиращ ефект. Освен това съгласно член 13, параграф 1 от Регламент № 715/2007 държавите членки приемат разпоредби, съдържащи санкциите, приложими при нарушения на разпоредбите на този регламент. Тези санкции следва да са ефективни, пропорционални и възпиращи (решение Mercedes-Benz Group, т. 90).

66 При това положение, както бе споменато в точка 61 от настоящото решение, от член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46, тълкувани във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, е видно, че държавите членки са длъжни да предвидят, че купувачът на моторно превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от този регламент, има право да получи от производителя на това превозно средство обезщетение за вредите, които това устройство му е причинило (решение Mercedes-Benz Group, т. 91).

67 При липсата на разпоредби в правото на Съюза, уреждащи правилата за присъждането на обезщетение на купувачите на такова превозно средство, тези правила се определят от отделната държава членка (вж. в този смисъл решение Mercedes-Benz Group, т. 92).

68 Не би било обаче в съответствие с принципа на ефективност национално законодателство, което на практика прави невъзможно или прекомерно трудно за купувача на моторно превозно средство да получи подходящо обезщетение за вредите, причинени му поради нарушаването от страна на производителя на това превозно средство на забраната по член 5, параграф 2 от посочения регламент (решение Mercedes-Benz Group, т. 93).

69 По-специално, условията, при които производител на превозни средства може да се позове на неизбежна грешка относно незаконността на измервателно-коригиращото устройство, за да се освободи от всякаква отговорност в това отношение, не могат да бъдат такива, че да правят практически невъзможно или прекомерно трудно за купувача на снабдено с такова устройство превозно средство да получи обезщетение.

70 Съгласно акта за преюдициално запитване съответният автомобилен производител може по силата на решението на Bundesgerichtshof да се освободи от отговорност, като се позове и докаже наличието на неизбежна грешка относно незаконността на измервателно-коригиращото устройство, с което е оборудвано въпросното превозно средство, което наличие изключва небрежността на производителя, а оттам и правото на приобретателя на това превозно средство да получи обезщетение.

71 От преписката, с която разполага Съдът, е видно, че съгласно националната съдебна практика неизбежната грешка относно незаконността на измервателно-коригиращото устройство може само в извънредни случаи да се разглежда като основание за освобождаване на автомобилния производител от отговорност за небрежност.

72 Освен това, както обяснява запитващата юрисдикция, автомобилният производител може надлежно да се позове на тази неизбежна грешка относно незаконността на измервателно-коригиращо устройство, с което са оборудвани превозни средства като процесните, когато тя се дължи на това, че компетентният орган е издал типово одобрение на ЕО за съответния тип превозно средство.

73 Следва да се припомни, на първо място, че 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, които трябва да се тълкуват ограничително (вж. в този смисъл решение Mercedes-Benz Group, т. 60 и 61).

74 Съгласно член 5, параграф 2, букви а)—в) от Регламент № 715/2007 забраната не се прилага, когато „необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство“ (буква а), когато „устройството се задейства само при стартиране на двигателя“ (буква б) или когато „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“ (буква в).

75 В случая от акта за преюдициално запитване личи, че процесните превозни средства са били оборудвани със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.

76 Доколкото за процесните измервателно-коригиращи устройства не е приложимо нито едно от изключенията по букви а)—в) от тази разпоредба — обстоятелство, което е задача на запитващата юрисдикция да провери, автомобилният производител, оборудващ превозните си средства с такива устройства, не може съответно да твърди законосъобразно поведение от гледна точка на въпросната разпоредба.

77 На второ място, следва да се отбележи, че съгласно член 3, точка 5 от Директива 2007/46 „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 тази директива и на регулаторните актове, изброени в приложение IV или XI към нея.

78 В този смисъл типовото одобрение на ЕО означава стандарт за съответствие за голям брой превозни средства. Представлява свидетелство, че съответният тип превозно средство, включително монтираното измервателно-коригиращо устройство, е проектирано при спазване на споменатите в предходната точка приложими разпоредби и изисквания.

79 От практиката на Съда обаче се вижда, че не е изключено даден тип превозно средство, обхванато от типово одобрение на ЕО, което му позволява да бъде използвано за движение по пътищата, да може да бъде първоначално одобрено от одобряващия орган, без на същия да бъде разкрито наличието на забранено измервателно-коригиращо устройство. В това отношение Директива 2007/46 урежда хипотезата, в която незаконността на дадено устройство на превозно средство, например от гледна точка на изискванията на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, става ясна едва след това типово одобрение. В такъв случай член 8, параграф 6 от тази директива предвижда, че въпросният орган може да отнеме одобрението на превозното средство. Освен това от член 13, параграф 1, първо и

трето изречение от нея следва, че когато производителят информира държава членка, издала типовото одобрение на ЕО, за промяна в детайлните изисквания, отбелязани в информационния пакет, тази държава членка може, ако е необходимо, да реши, след консултации с производителя, че трябва да се издаде ново типово одобрение на ЕО. Накрая, член 30, параграф 1 от същата директива предвижда, че ако установи несъответствие с типа превозно средство, което е одобрила, държавата членка, издала типово одобрение на ЕО, взема необходимите мерки, включително, ако е необходимо, отнемане на типовото одобрение, за да гарантира, че произведените превозни средства са приведени в съответствие с одобрения тип (решение Mercedes-Benz Group, т. 83 и цитираната съдебна практика).

80 Следователно обстоятелството, че след типовото одобрение на ЕО в съответното моторно превозно средство е установено наличието на забранено измервателно-коригиращо устройство, може да постави под въпрос валидността на това одобрение, а оттам и валидността на сертификата за съответствие, който трябва да удостоверява, че това превозно средство, принадлежащо към серията на одобрения тип, отговаря на всички регулаторни актове по времето на неговото производство (решение Mercedes-Benz Group, т. 84).

81 От това следва, че типовото одобрение на ЕО за превозно средство, снабдено с измервателно-коригиращо устройство, не означава непременно, че компетентният национален орган е потвърдил преценката на производителя на съответното превозно средство относно твърдяната законност на това устройство. Във всеки случай, нито такова одобрение, нито, още по-малко, едно хипотетично одобрение би могло да освободи този производител от задължението му да обезщети купувача на съответното превозно средство за евентуалните вреди, причинени от наличието на това устройство в превозното му средство.

82 Ако се приеме, че типовото одобрение на ЕО за превозно средство, снабдено с измервателно-коригиращо устройство, може да представлява основание за освобождаването на производителя на превозното средство от отговорност, това би направило — в противоречие с принципа на ефективност — невъзможно или прекомерно трудно за купувача на това превозно средство да получи подходящо обезщетение за вредите, причинени му поради нарушаването от производителя на забраната по член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. Всъщност възприемането на такова основание за освобождаване от отговорност би означавало, че правото на подходящо обезщетение ще е осуетено във всички случаи, в които превозното средство съответства на одобрения тип, но се установи, че то е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство.

83 С оглед на всички изложени по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46 във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат при предявен от купувача на моторно превозно средство иск за обезщетение за вредите, причинени от наличието в това превозно средство на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на този член 5, параграф 2, производителят на превозното средство да може да сочи като основание за освобождаване от отговорност наличието на неизбежна грешка относно незаконността на това устройство — грешка, дължаща се на това, че компетентният национален орган е издал типово одобрение на ЕО за посоченото устройство или за оборудваното с него превозно

средство, или на това, че този орган, при съответно запитване от този производител, би потвърдил правната му преценка относно евентуалната законност на въпросното измервателно-коригиращо устройство.

По втория въпрос

84 С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска по-общо да установи дали автомобилният производител, който е предоставил софтуерна актуализация, дължи обезщетение на собственика на превозното средство, когато последният претърпи вреда вследствие на инсталираното със софтуерната актуализация забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.

85 От преписката, с която разполага Съдът, обаче е видно, че целта на този въпрос е да се определи по-конкретно дали съгласно член 4, параграф 1 и член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 и член 10, параграф 1 от Регламент № 692/2008 за предвиденото в правото на Съюза право на претърпелия тази вреда приобретател на съответното превозно средство да получи обезщетение, има значение дали забраненото измервателно-коригиращо устройство вече е било инсталирано към момента, в който е издадено типовото одобрение на ЕО за оборудваното с него превозно средство, или, напротив, е било инсталирано едва впоследствие.

86 Предвид тези уточнения и с оглед на практиката на Съда, цитирана в точка 59 от настоящото решение, вторият въпрос на запитващата юрисдикция следва по същество да се преформулира по следния начин: трябва ли член 4, параграф 1 и член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 и член 10, параграф 1 от Регламент № 692/2008 да се тълкуват в смисъл, че изискват приобретателят на превозно средство да разполага с право да търси обезщетение от автомобилния производител, когато е претърпял вреда, дължаща се на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, инсталирано от този производител чрез софтуерна актуализация след типовото одобрение на ЕО за това превозно средство.

87 В това отношение нито от текста на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, който предвижда, че използването на измервателно-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии, е забранено, освен при някои изключения, нито от текста на член 3, точка 10 от този регламент, който определя понятието „измервателно-коригиращо устройство“, следва, че за преценката дали използването на такова устройство е забранено, се налага разграничение в зависимост от това дали устройството е монтирано на етапа на производството на превозно средство, или едва след пускането му в действие, по-специално след ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44 (решение от 14 юли 2022 г., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, т. 88).

88 Това тълкуване се потвърждава от контекста, в който се вписват тези разпоредби на Регламент № 715/2007, и от преследваната с него цел (решение от 14 юли 2022 г., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, т. 89).

89 Всъщност, от една страна, що се отнася до контекста на посочените разпоредби, следва да се припомни, че в съответствие с член 4, параграф 1, първа алинея, второ изречение от този регламент производителите доказват, че всички нови резервни устройства, регулиращи

замърсяването, за които се изисква типово одобрение, продавани или пускани в експлоатация в Европейския съюз, са получили типово одобрение в съответствие с Регламента и мерките по прилагането му. В член 4, параграф 1, втора алинея се уточнява, че това задължение включва спазване на граничните стойности за емисиите, предвидени в приложение I към същия регламент, и мерките по прилагане, посочени в член 5 от него (решение от 14 юли 2022 г., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, т. 90).

90 Когато придобива превозно средство от серията на одобрен тип превозно средство и освен това придружено със сертификат за съответствие, отделният потребител може с основание да очаква, че Регламент № 715/2007, и по-специално член 5 от него, е спазен, що се отнася до това превозно средство (решение Mercedes-Benz Group, т. 81 и цитираната съдебна практика).

91 От друга страна, съгласно член 10, параграф 1 от Регламент № 692/2008 „[п]роизводителят отговаря за това, резервните устройства, регулиращи замърсяването, предназначени за монтиране на превозни средства, получили типово одобрение на ЕО, обхванати от Регламент [№ 715/2007], да са получили типово одобрение на ЕО като отделни технически възли по смисъла на член 10, параграф 2 от Директива [2007/46], в съответствие с член 12, член 13 и приложение XIII към настоящия регламент“ (решение от 14 юли 2022 г., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, т. 91).

92 От тези разпоредби на Регламенти № 715/2007 и № 692/2008 следва, че устройствата за регулиране на замърсяването трябва да отговарят на изискванията, предвидени в Регламент № 715/2007, независимо дали са монтирани първоначално, или след пускането на превозно средство в действие (решение от 14 юли 2022 г., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, т. 92).

93 От друга страна, да се позволи на производителите на превозни средства да монтират след пускането в действие на дадено превозно средство измервателно-коригиращо устройство, което не отговаря на тези изисквания, би било в противоречие с преследваната с Регламент № 715/2007 цел, а именно да се осигури висока степен на защита на околната среда, и по-специално да се намалят значително емисиите на азотен оксид (NOx) от дизелови моторни превозни средства, за да бъде подобрено качеството на въздуха и да бъдат спазвани граничните стойности за замърсяване (решение от 14 юли 2022 г., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, т. 93).

94 Следователно обстоятелството, че измервателно-коригиращото устройство е било монтирано след пускането на превозното средство в действие, при ремонт по смисъла на член 3, параграф 2 от Директива 1999/44, не е релевантно за преценката дали използването на това устройство е забранено по силата на член 5, параграф 2 във връзка с член 3, точка 10 от този регламент (вж. в този смисъл решение от 14 юли 2022 г., Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, т. 94).

95 Всъщност, независимо дали измервателно-коригиращото устройство е било монтирано първоначално, тоест към момента на типовото одобрение на ЕО, или е било монтирано впоследствие, това устройство може да създаде несигурност относно възможността за регистрация, продажба или пускане в действие на въпросното превозно средство и в крайна сметка да нанесе вреди на купувача на превозно средство, оборудвано с такова устройство (вж. в този смисъл решение Mercedes-Benz Group, т. 84).

96 С оглед на горното на втория въпрос следва да се отговори, че член 4, параграф 1 и член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 и член 10, параграф 1 от Регламент № 692/2008 трябва да се тълкуват в смисъл, че изискват приобретателят на превозно средство да разполага с право да търси обезщетение от автомобилния производител, когато е претърпял вреда, дължаща се на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на посочения член 5, параграф 2, инсталирано от този производител чрез софтуерна актуализация след типовото одобрение на ЕО за това превозно средство.

По третия въпрос

97 С третия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали правото на Съюза трябва се тълкува в смисъл, че не допуска, от една страна, от обезщетението, което приобретателят на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, има право да получи поради причинената му с това устройство вреда, да се приспада сума, съответстваща на ползите от употребата на това превозно средство, и от друга страна, въпросното обезщетение да бъде най-много в размер на 15 % от покупната цена на превозното средство.

98 Важно е да се припомни, че съгласно съдебната практика, посочена в точка 67 от настоящото решение, при липсата на разпоредби в правото на Съюза, уреждащи правилата за присъждането на обезщетение на купувачите на такова превозно средство за вредите, причинени със забраненото измервателно-коригиращо устройство, с което то е оборудвано, задача на отделната държава членка е да определи тези правила.

99 Не биха били обаче в съответствие с принципа на ефективност определени от държавите членки правила, които на практика правят невъзможно или прекомерно трудно за купувача на моторно превозно средство да получи подходящо обезщетение за вредите, причинени му поради нарушаването от страна на производителя на това превозно средство на забраната по посочения член 5, параграф 2.

100 Като се има предвид горното, трябва да се отбележи, че националните съдилища имат основание да следят за това защитата на гарантираните от правния ред на Съюза права — включително правото на купувача на моторно превозно средство да получи подходящо обезщетение за вредите, причинени му поради нарушаването от страна на производителя на това превозно средство на забраната по член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 — да не води до неоснователно обогатяване на оправомощените лица (вж. в този смисъл решение Mercedes-Benz Group, т. 94 и цитираната съдебна практика).

101 Затова запитващата юрисдикция следва да провери дали приспадането на ползите, които съответният купувач извлича при употребата на превозните средства, или, в случая, приспадането на ползите от действителната употреба на процесните превозни средства осигурява на съответните купувачи подходящо обезщетение, ако се установи, че последните са претърпели вреда, свързана с монтирането в тези превозни средства на забранени измервателно-коригиращи устройство по смисъла на посочения член 5, параграф 2 (вж. в този смисъл решение Mercedes-Benz Group, т. 95).

102 В този контекст не е в противоречие с правото на Съюза това, че държавата членка обвързва покупната цена на такова превозно средство и размера на обезщетението за претърпяната от приобретателя му вреда, щом като преценката на обема на тази вреда, която се материализира по-специално в риска превозното средство да не може да бъде регистрирано, продавано или пуснато в действие, е свързана с покупната цена.

103 В това отношение от акта за преюдициално запитване става ясно, че съгласно съдебната практика, установена с решението на Bundesgerichtshof, размерът на обезщетението за вредата се определя от решаващия спора по същество съд, но по съображения за пропорционалност не може да бъде по-малък от 5 % от тази покупна цена и по-голям от 15 % от нея.

104 Съгласно практиката на Съда, посочена в точка 66 от настоящото решение, по принцип не е в противоречие с правото на Съюза и такива граници на обезщетението под формата на минимален и максимален процент от покупната цена да бъдат определяни от държава членка с цел присъждането на приобретателя на съответното превозно средство на обезщетение в подходящ размер, щом въпросните граници не правят неподходящо обезщетението за вредата, претърпяна от приобретателя на превозно средство, снабдено с измервателно-коригиращо устройство.

105 В случая следва да се отбележи, че CM иска да му бъде заплатена сума, представляваща 20 % от покупната цена, или поне 15 % от тази цена, а DS иска да му бъде изплатено обезщетение, определено по преценка на този съд, което да не бъде обаче по-малко от 15 % от покупната цена.

106 Запитващата юрисдикция следва да провери дали посочените в точка 103 от настоящото решение граници на обезщетението не правят практически невъзможно или прекомерно трудно за CM и DS да получат подходящо обезщетение за претърпените вреди.

107 С оглед на всички изложени по-горе съображения на третия въпрос следва да се отговори, че правото на Съюза трябва да се тълкува в смисъл, че допуска, от една страна, от обезщетението, което приобретателят на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, има право да получи поради причинената му с това устройство вреда, да се приспада сума, съответстваща на ползите от употребата на това превозно средство, и от друга страна, въпросното обезщетение да бъде най-много в размер на 15 % от покупната цена на превозното средство, стига да представлява подходящо обезщетение за претърпяната вреда.

По съдебните разноски

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

По изложените съображения Съдът (пети състав) реши:

1) **Член 18, параграф 1, член 26, параграф 1 и член 46 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива), изменена с Регламент (ЕО) № 385/2009 на Комисията от 7 май 2009 г., във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства,**

трябва да се тълкуват в смисъл, че

не допускат при предявен от купувача на моторно превозно средство иск за обезщетение за вредите, причинени от наличието в това превозно средство на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на този член 5, параграф 2, производителят на превозното средство да може да сочи като основание за освобождаване от отговорност наличието на неизбежна грешка относно незаконността на това устройство — грешка, дължаща се на това, че компетентният национален орган е издал типово одобрение на ЕО за посоченото устройство или за оборудваното с него превозно средство, или на това, че този орган, при съответно запитване от този производител, би потвърдил правната му преценка относно евентуалната законност на въпросното измервателно-коригиращо устройство.

2) **Член 4, параграф 1 и член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 и член 10, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 година за прилагане и изменение на Регламент № 715/2007, изменен с Регламент (ЕС) № 566/2011 на Комисията от 8 юни 2011 г.,**

трябва да се тълкуват в смисъл, че

изискват приобретателят на превозно средство да разполага с право да търси обезщетение от автомобилния производител, когато е претърпял вреда, дължаща се на забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на посочения член 5, параграф 2, инсталирано от този производител чрез софтуерна актуализация след типовото одобрение на ЕО за това превозно средство.

3) **Правото на Съюза трябва да се тълкува в смисъл, че допуска, от една страна, от обезщетението, което приобретателят на превозно средство, оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, има право да получи поради причинената му с това устройство вреда, да се приспада сума, съответстваща на ползите от употребата на това превозно средство, и от друга страна, въпросното обезщетение да бъде най-много в размер на 15 % от покупната цена на превозното средство, стига да представлява подходящо обезщетение за претърпяната вреда.**

Подписи