

Versiune anonimată

Traducere

C-685/19 – 1

Cauza C-685/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

17 septembrie 2019

Instanța de trimitere:

Landgericht Frankenthal (Germania)

Data deciziei de trimitere:

2 septembrie 2019

Reclamant:

OK

Pârâtă:

Daimler AG

[omissis]

Landgericht (Tribunalul Regional)

Frankenthal (Pfalz)

Ordonanță

în litigiul dintre

OK, [omissis] Ludwigshafen am Rhein

– reclamant –

[omissis]

și

RO

Daimler AG, [omissis] Stuttgart

- pârâtă -

[omissis]

având ca obiect repararea prejudiciului,

În urma ședinței publice din 2 septembrie 2019, [omissis] [completul de judecată alcătuit din judecătorul care a pronunțat ordonanța] a decis la 2 septembrie 2019:

I.[omissis] [Aspecte de drept procedural]

II. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări în vederea unei decizii preliminare:

Prima întrebare:

Articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip [OR 2] a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor trebuie interpretat și aplicat în sensul în care necesitatea utilizării unor dispozitive de manipulare în sensul dispoziției menționate trebuie admisă numai în situația în care, deși a fost utilizată cea mai avansată tehnologie disponibilă la data obținerii omologării de tip pentru modelul de vehicul respectiv, nu se putea asigura protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și funcționarea în siguranță a vehiculului?

A doua întrebare, în cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare:

Derogări de la obligația utilizării în principiu a celei mai avansate tehnologii disponibile la data obținerii omologării de tip sunt admisibile pentru alte motive cum ar fi lipsa experienței pe termen lung sau costurile disproporționate ale tehnologiei celei mai avansate în raport cu alte tehnologii, cu un impact semnificativ asupra prețului de vânzare -?

A doua întrebare, în cazul unui răspuns negativ la prima întrebare:

Utilizarea unor componente tehnologice în principiu admisibile implică de asemenea utilizarea unui dispozitiv de manipulare interzis sub forma așa-numitei „ferestre termice” în cazul în care parametrii stabiliți în acest sens în sistemul de control al motorului sunt selectați astfel încât sistemul de control al emisiilor:

a) din cauza temperaturilor selectate având în vedere temperaturile normale preconizate în cea mai mare parte a anului;

- b) din cauza altor parametri în regiunile relevante din Germania sau din piața internă europeană cum ar fi înălțimea actuală a vehiculului peste nivelul mării

să nu fie activat sau să fie activat doar într-un mod limitat? [OR 3]

Motive:

Decizia se întemeiază pe articolul 267 TFUE.

A. Obiectul litigiului principal

Părțile sunt în dezacord cu privire la dreptul de despăgubire ca urmare a achiziționării unui autovehicul. La 20 octombrie 2015, reclamantul a cumpărat de la pârâtă, pentru activitatea sa comercială, la prețul brut de 46 220 euro, un vehicul de ocazie Mercedes Benz C 220 BlueTEC model T, cu un kilometraj de 10 205 de km care fusese înmatriculat pentru prima dată la 24 iulie 2015 și care, potrivit informațiilor furnizate de pârâtă, îndeplinea cerințele pentru încadrarea în clasa de emisii „Euro 6” pentru vehiculele diesel. Obiectul litigiului îl constituie aspectul dacă vehiculul îndeplinea efectiv cerințele pentru încadrarea în această clasă. Pârâta nu a dat curs cererii de reziliere adresate de reclamant prin scrisoarea avocatului care o reprezenta, în care era prevăzut termenul de 14 februarie 2019.

Kraftfahrtbundesamt (Autoritatea Federală pentru Transport Rutier) nu a dispus până în prezent o rechemare oficială pentru vehiculul în cauză sau pentru vehicule de același tip.

Reclamantul solicită în temeiul dreptului răspunderii civile delictuale rezilierea contractului de vânzare-cumpărare sub forma rambursării prețului de achiziție odată cu predarea vehiculului și transferul proprietății asupra acestuia către pârâtă și consideră că un program de control aflat în vehicul care intervine, printre altele, în funcție de temperatură în sistemul de control al emisiilor, afectând eficiența acestuia, reprezintă un dispozitiv de manipulare interzis în sensul Regulamentului (CE) nr. 715/2007.

B. Cadrul juridic

Reclamanta solicită, în temeiul articolului 826 și al articolului 249 alineatul (1) din Codul civil (Bürgerliches Gesetzbuch, denumit în continuare „BGB”), rezilierea contractului de vânzare-cumpărare pe baza dispozițiilor privind răspunderea civilă delictuală.

Articolul 826 din BGB prevede:

Orice persoană care aduce prejudicii în mod intenționat unei alte persoane într-un mod care contravine bunelor moravuri [OR 4] este obligată să repare prejudiciul produs celeilalte părți.

Articolul 249 alineatul (1) din BGB prevede:

Persoana obligată la repararea prejudiciului trebuie să restabilească situația care ar fi existat dacă nu ar fi intervenit împrejurarea care naște obligația de compensare.

Potrivit jurisprudenței instanței constante a Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție), nu trebuie să se considere că există un prejudiciu în sensul articolului 826 din BGB numai în cazul în care situația financiară a părții reclamante s-a deteriorat prin comportamentul care a cauzat prejudiciul. Dimpotrivă, în cadrul răspunderii în temeiul articolului 826 din BGB, există un prejudiciu suficient atunci când, deși prestația și contraprestația sunt în mod obiectiv echivalente, partea prejudiciată a fost determinată, printr-un comportament care angajează răspunderea, să încheie contractul pe care altfel nu l-ar fi încheiat [*omissis*] [trimitere la jurisprudența națională] și al cărui beneficiu nu este pe deplin utilizabil pentru partea prejudiciată [*omissis*] [trimitere la jurisprudența națională].

Aspectul privind existența unui prejudiciu financiar se stabilește în principiu pe baza ipotezei așa-numite marja de diferență, și anume pe baza unei comparații între situația financiară ca urmare a evenimentului care stă la baza răspunderii și cea care ar fi rezultat în absența evenimentului respectiv [*omissis*] [trimitere la jurisprudența națională].

În acest scop, trebuie să se compare situația financiară a reclamantului, mai exact patrimoniul în ansamblu al acestuia [*omissis*] [trimitere la jurisprudența națională], astfel cum se prezintă acesta după încheierea contractului privind achiziționarea vehiculului în cauză, cu situația financiară astfel cum ar fi evoluat aceasta în absența aceluiași act. Există un prejudiciu în cazul în care, în urma acestei comparații rezultă o valoare contabilă negativă, așadar în cazul în care încheierea contractului a fost dezavantajoasă din punct de vedere economic pentru reclamant.

Aceasta este în principiu situația în cazul în care vehiculul achiziționat nu valorează prețul de achiziție sau dacă, în pofida valorii obiectului achiziției în cauză, obligațiile asociate contractului și celelalte dezavantaje nu sunt compensate de beneficii. În cadrul acestei analize comparative, trebuie însă apreciată valoarea elementelor contabile pe baza scopului protecției urmărit de răspunderea [delictuală] și pe baza funcției de compensare pe care o are despăgubirea [*omissis*] [trimitere la jurisprudența națională]. [*omissis*] **[OR 5]** [*omissis*] [Mențiuni referitoare la controlul jurisdicțional al ipotezei privind marja de diferență și trimitere la jurisprudența națională].

Cu toate acestea, un prejudiciu material poate consta și în faptul că reclamantul a fost afectat în drepturile sale de dispoziție concrete referitoare la patrimoniu ca parte lezată de nerespectarea culpabilă a obligației. Dreptul la despăgubire are scopul de a compensa dezavantajul specific suferit de partea prejudiciată; astfel că noțiunea de prejudiciu este într-o oarecare măsură legată de subiectul care a suferit prejudiciul [*omissis*] [trimitere la jurisprudența națională].

În acest context, este suficient ca în sarcina reclamantului să se nască, ca urmare a cumpărării vehiculului în cauză, o obligație neintenționată, în timp ce prestația pârâtei convenită în temeiul contractului nu este pe deplin utilizabilă de către reclamant. În acest scenariu, valoarea obiectivă a prestației și a contraprestației nu este relevantă pentru a răspunde afirmativ în ceea ce privește existența unui prejudiciu material eligibil pentru a fi compensat [omissis] [trimitere la jurisprudența națională]. Cu toate acestea, pentru a răspunde afirmativ în această împrejurare, este necesar ca prestația obținută din contractul indezirabil să fie considerată un prejudiciu nu numai dintr-o perspectivă arbitrară pur subiectivă, ci și ca, din perspectiva unei înțelegeri generale care ține seama de circumstanțele existente, încheierea contractului să fie considerată nerezonabilă, inadecvată în raport cu interesele financiare concrete și, prin urmare, dezavantajoasă [omissis] [trimitere la jurisprudența națională].

Aceasta este situația în speță întrucât, conform înțelegerii generale, simpla încheiere a unui contract privind achiziționarea unui autovehicul care, din motive imputabile producătorului, nu respectă norma Euro privind emisiile poluante atribuită vehiculului și promovată de același producător, este evaluată negativ.

C. Cu privire la necesitatea de a obține o decizie din partea Curții

Pentru soluționarea litigiului este necesară interpretarea articolului 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

În opinia instanței de trimitere, un drept al reclamantului poate fi luat în considerare numai în cazul în care dispozitivul de manipulare criticat de aceasta este unul interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. [OR 6]

Spre deosebire de multe alte situații, în prezenta cauză chestiunea admisibilității dispozitivului de manipulare nu poate fi stabilită de instanță împotriva pârâtei pe baza comportamentului Kraftfahrtbundesamt (Autoritatea Federală pentru Transport Rutier) sau al oricărei alte autorități publice, concretizat în actele administrative devenite obligatorii referitoare la configurația motorului în cauză. Acestea nu sunt (încă) - cel puțin în prezent - disponibile pentru modelul de vehicul în litigiu.

În funcție de încadrarea dispozitivului de manipulare ca admisibil sau interzis, acțiunea trebuie respinsă sau admisă pe fond.

În cazul în care, la încheierea contractului, exista un dispozitiv de manipulare admisibil, contractul de vânzare-cumpărare a vehiculului nu reprezintă o obligație neintenționată în sarcina reclamantului. Dimpotrivă, în acest caz, reclamantul ar fi achiziționat un vehicul în conformitate cu cerințele legale, fapt care corespunde de asemenea intenției sale în momentul încheierii contractului de vânzare-cumpărare.

În cazul în care sistemul de control al motorului nu îndeplinea, în ceea ce privește sistemul de control al emisiilor, cerințele prevăzute de norma de derogare de la

articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, vehiculul nu era conform cu ordinea juridică la momentul încheierii contractului. Într-un astfel de caz, reclamantul a încheiat un contract pe care nu l-ar fi încheiat dacă ar fi cunoscut împrejurările respective, fiind astfel îndeplinite cerințele legale privind rezilierea contractului de vânzare-cumpărare în temeiul răspunderii civile delictuale. În acest caz, încheierea contractului ar fi - de asemenea în urma unei analize obiective - nerezonabilă și inadecvată în raport cu interesele financiare concrete și, prin urmare, dezavantajoasă în general, în sensul jurisprudenței Bundesgerichtshof [*omissis*] [trimitere la jurisprudența națională]. Înțelegerea generală evaluează negativ încheierea unui contract privind achiziționarea unui autovehicul care, din motive imputabile producătorului, nu respectă norma Euro privind emisiile poluante atribuită vehiculului și promovată de același producător.

În plus, într-o astfel de situație, există de asemenea riscul unui dezavantaj financiar ca urmare a stabilirii unui impozit pe autovehicul mai ridicat. Administrația fiscală națională este obligată, prin normele de drept constituțional, prin prisma principiului legalității administrative și a consecințelor care rezultă din acesta, să stabilească impozitul corect atunci când ia cunoștință de aplicarea unei baze de impozitare eronate, modificând deciziile de stabilire a impozitului pe autovehicul emise și pe cele care sunt încă modificabile [*omissis*] [trimitere la legislația națională aplicabilă în această privință]. Astfel, nici în momentul încheierii contractului și nici în prezent, nu se poate exclude că reclamantului i se vor impune ajustări fiscale în conformitate cu clasa de emisii „mai poluantă” în care [OR 7] vehiculul în cauză se încadrează efectiv de la introducerea sa pe piață și care conduce de exemplu la o cotă de impozitare mai ridicată [*omissis*] [trimitere la legislația națională relevantă] și/sau la eventuale penalități de întârziere.

D. Discutarea întrebărilor preliminare

Cu privire la prima întrebare preliminară:

Influențarea sistemului de control al emisiilor prin intermediul parametrilor de mediu reprezintă un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. În principiu, un astfel de dispozitiv este interzis în temeiul articolului 5 alineatul (2) prima teză din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

În măsura în care la articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 este prevăzută o derogare de la această dispoziție, ea se aplică numai cu condiția reglementată explicit privind necesitatea dispozitivului. Cu toate acestea, noțiunea de „necesitate” nu are o definiție legală în regulament. Considerentul (4) din regulament cuprinde obiectivul reducerii emisiilor generate de vehicule. Această intenție se reflectă - deși într-o măsură și într-un sens parțial diferit - de exemplu în considerentele (5), (6) și (12) ale regulamentului.

În opinia instanței de trimitere, cea mai bună reducere s-ar realiza dacă, cel puțin la data primei obțineri a omologării de tip pentru seria de vehicule, ar fi utilizată tehnologia cea mai avansată.

Cu toate acestea, din considerentul (7) al regulamentului rezultă că, la stabilirea normelor de emisii trebuie să se ia în considerare și alte circumstanțe. Se face referire în mod explicit la piețe, la competitivitatea producătorilor, precum și la costurile directe și indirecte suportate de operatorii economici. Prin urmare, se poate concluziona că aceste circumstanțe nu trebuie ignorate nici în contextul noțiunii juridice de necesitate, în sensul articolului 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, care trebuie interpretată.

Întrebarea dacă și, eventual, în ce măsură sau pe baza căror criterii ar trebui ca, la interpretarea noțiunii de „necesitate”, să se țină seama în speță și de alte elemente ține de interpretarea dreptului european, care este rezervată Curții de Justiție. [OR 8]

Cu privire la a doua întrebare preliminară:

În cazul în care Curtea va considera că utilizarea tehnologiei celei mai avansate este determinantă pentru a califica drept „necesar” un dispozitiv de manipulare, se pune întrebarea dacă și, eventual, în ce condiții producătorii pot deroga de la această obligație. Acest lucru este valabil în special dacă sunt luate în considerare efectele menționate la considerentul (7) al regulamentului și identificarea unui echilibru între efort și beneficii descrisă în cuprinsul acestui considerent.

În cazul în care Curtea răspunde negativ la prima întrebare preliminară, se pune în continuare întrebarea în ce măsură poate fi redusă eficiența sistemului de control al emisiilor prin dispozitivul de manipulare pentru a rămâne în domeniul de aplicare al noțiunii de „necesitate”.

În cazul în care influențarea sistemului de control al emisiilor este efectuată prin intermediul temperaturii (exterioare), atunci alegerea temperaturii minime poate conduce, cel puțin în fapt, la un sistem de control al emisiilor complet inoperant, cel puțin atunci când temperatura este aleasă astfel încât să nu fie atinsă în decursul unei perioade semnificative din an. În cazul în care temperatura aleasă este de aproximativ 10°C, atunci, în lunile de iarnă, în Germania, această temperatură nu va putea fi atinsă în mod frecvent sau va fi atinsă doar câteva ore pe zi. În sens invers, dacă se alege o temperatură maximă care, de exemplu, în perioada verii este atinsă sau depășită în mod regulat, și în aceste perioade se va obține o reducere semnificativă a eficienței sistemului de control al emisiilor. Același lucru este valabil în cazul în care sistemul de control al emisiilor este dependent de nivelul poziției actuale a vehiculului față de nivelul mării.

Acest lucru ar avea drept consecință faptul că, în anumite perioade ale anului (anotimpuri) sau de la sau până la un anumit nivel peste nivelul mării, sistemul de control al emisiilor ar funcționa cu o eficiență redusă sau nu ar funcționa chiar deloc. Obiectivele privind îmbunătățirea calității aerului [a se vedea

considerentele (5) și (6) ale regulamentului] și reducerea emisiilor de particule și de precursori ai ozonului [a se vedea considerentul (4) al regulamentului] ar fi astfel atinse - chiar dacă numai într-o măsură limitată.

[*omissis*] [semnătura și numele judecătorului care a adoptat ordonanța]

DOCUMENT DE LUCRU