

## Versiune anonimată

Traducere

C-759/19 – 1

### Cauza C-759/19

#### Cerere de decizie preliminară

**Data depunerii:**

16 octombrie 2019

**Instanța de trimitere:**

Landgericht Gera (Germania)

**Data deciziei de trimitere:**

11 octombrie 2019

**Reclamant:**

PG

**Pârâtă:**

Volkswagen AG

---

**Landgericht Gera (Tribunalul Regional din Gera, Germania)**

[*omissis*]

**Decizie**

În litigiul

**PG**, [*omissis*] Remda-Teichel

– reclamant –

[*omissis*]

împotriva

**Volkswagen AG**, [*omissis*] Wolfsburg

– pârâtă –

având ca obiect repararea prejudiciului,

cea de-a 7-a secție civilă a Landgericht Gera [*omissis*]

[*omissis*] la 11.10.2019

**a hotărât:**

**[Or. 2]**

I. Suspendă procedura.

II. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii potrivit articolului 267 TFUE în vederea pronunțării unei decizii preliminare:

1. Articolul 6 alineatul (1) și articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV [Regulamentul privind omologarea CE a autovehiculelor], respectiv articolul 18 alineatul (1) și articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE trebuie interpretate în sensul că producătorul își încalcă obligația de a elibera un certificat valabil în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din EG-FGV [respectiv obligația de a anexa un certificat de conformitate, astfel cum prevede articolul 18 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE] în cazul în care acesta a instalat pe un autovehicul un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) și al articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, iar introducerea pe piață a unui astfel de autovehicul încalcă interdicția privind introducerea pe piață a unui autovehicul fără un certificat de conformitate valabil, prevăzută la articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV [respectiv interdicția vânzării fără un certificat de conformitate valabil, astfel cum prevede articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE]?

În caz afirmativ:

1a. Scopul articolelor 6 și 27 EG-FGV, respectiv al articolului 18 alineatul (1), al articolului 26 alineatul (1) și al articolului 46 din Directiva 2007/46/CE, este protecția altuia în sensul articolului 823 alineatul 2 din BGB [Codul civil], în special în ceea ce privește libertatea de a dispune și patrimoniul acestuia? Achiziționarea de către un client final a unui autovehicul care a fost introdus pe piață fără un certificat de conformitate valabil este unul dintre riscurile pentru a căror prevenire au fost adoptate aceste norme?

2. Articolului 5 alineatul (2) al Regulamentului (CE) nr. 715/2007 are ca obiect protecția chiar și a clientului final, inclusiv în ceea ce privește libertatea de a dispune și patrimoniul acestuia? Achiziționarea de către un client final a unui autovehicul pe care este instalat un dispozitiv de manipulare interzis este unul dintre riscurile pentru a căror prevenire a fost adoptată această normă?

**Motive:**

## I.

1. Reclamantul solicită, invocând răspunderea delictuală a pârâtei, restituirea prețului de cumpărare pentru un autoturism produs de aceasta în contextul așa-numitului scandal VW al noxelor, cu scăderea unei diferențe aferente utilizării.

2. Având în vedere situația de fapt și derularea până în prezent a procedurii, Camera pornește de la următoarele fapte: **[Or. 3]**

La 02.12.2012 reclamantul a cumpărat de la [omissis] un autoturism nou VW Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI la prețul de 26.023,03 EUR.

Autoturismul de mai sus este dotat cu un motor de tip EA-189, al cărui software original de motor contribuia la optimizarea valorilor emisiilor de azot în procedura de verificare a autorităților, motorul fiind dotat cu un sistem de recirculare a noxelor cu două moduri de operare. Modul 1 este un mod optimizat în ceea ce privește nivelul emisiilor de dioxid de azot, cu o rată destul de ridicată a recuperării gazelor de eșapament; modul 0 este un mod optimizat în ceea ce privește nivelul emisiilor de particule, cu o rată mai redusă a recuperării gazelor de eșapament. Software-ul dispozitivului de control al motorului detectează dacă vehiculul se află în traficul rutier normal sau pe un banc de încercări tehnice pentru determinarea nivelului emisiilor. În timpul ciclului de testare, mai precis pe bancul de încercare, software-ul instalat rulează, la emiterea de dioxid de azot, în modul 1 al motorului, obținându-se niveluri mai scăzute de oxid de azot și fiind astfel respectate valorile-limită legale ale emisiilor de gaze de eșapament, precum și valorile-limită ale emisiilor de oxid de azot prevăzute de norma privind emisiile Euro 5. Cu toate acestea, în condiții reale de conducere în traficul rutier, vehiculul este exploatat în modul 0 de recuperare a gazelor de eșapament. Valorile emisiilor rezultate în acest caz nu corespund cu valorile indicate de pârâtă în calitate de producătoare în certificatul de conformitate CE al vehiculului.

Instalarea dispozitivului de manipulare s-a făcut de către pârâtă cu cunoștința și din dispoziția, sau cel puțin cu aprobarea, consiliului de administrație și s-a făcut cu scopul de a reduce propriile costuri în detrimentul clienților finali, urmărind prin vânzarea în masă a unor vehicule manipulate de asemenea manieră maximizarea profitului și crearea unui avantaj concurențial față de alți producători de autovehicule. Inducerea în eroare, necesară în acest scop, a autorităților de omologare și a clienților finali de bună-credință cu privire la existența unui astfel de dispozitiv de manipulare și nerespectarea efectivă a normelor legale cu privire la emisii făcea parte din planul de ansamblu.

Reclamantul indus în eroare în acest mod (de dealerul său ca instrument al pârâtului) a cumpărat vehiculul pentru a circula cu el pe drumurile publice. Reclamantul nu l-ar fi cumpărat dacă ar fi știut că nu sunt îndeplinite condițiile

materiale de autorizare și că, prin urmare, există riscul ca el să nu poată utiliza (pe termen lung) vehiculul în acest scop, întrucât acesta va fi scos din circulație.

Reclamantul utilizează vehiculul de la data achiziționării. La 25.07.2019 kilometrajul era de 93.000 [Or. 4]

## II.

În cazul de față se poate lua în considerare doar o răspundere delictuală a pârâtei conform articolului 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (a se vedea punctul 1), articolului 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 6 alineatul (1) și cu articolul 27 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE (a se vedea punctul 2), precum și articolului 826 din BGB (a se vedea punctul 3).

Punctele de pornire respective sunt următoarele:

1. În autoturismul care face obiectul prezentei cauze a fost montat un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 5 alineatul (2) și al articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Decizia Kraftfahrtbundesamt (Autoritatea Federală pentru Autovehicule) relevantă în acest sens este definitivă și are în consecință efect obligatoriu pentru procedura civilă. În rest Camera urmărește respectivele expuneri ale BGH (Curtea Federală de Justiție) din hotărârea din 08.01.2019 [omissis] pe care și le însușește.

Contrar opiniei pârâtei, software-ul pe care îl utilizează nu este o măsură limitată la interiorul motorului. Funcțiile sistemului de control al emisiilor sunt modificate prin utilizarea software-ului. Dacă vehiculul se află pe standul de testare, se utilizează modul de recirculare a gazelor de eșapament 1, în care are loc o recirculare crescută a gazelor de eșapament cu emisii scăzute de oxid de azot. Astfel se recirculă mai mult oxid de azot în motor decât în modul de recirculare a gazelor de eșapament 0, care este pornit în regimul normal de deplasare. Prin modul schimbat se atinge o valoare mai scăzută a emisiilor de oxid de azot în sistemul de control al emisiilor decât în regimul normal de deplasare. Oxidul de azot este astfel sustras măsurării. Drept urmare, funcția sistemului de control al emisiilor este modificată, deoarece valorile măsurate determinate acolo nu corespund celor din modul de funcționare normal de conducere.

De asemenea, este lipsit de relevanță argumentul pârâtei potrivit căruia limitele în condiții de conducere efectivă nu contează deoarece legiuitorul a decis să măsoare valorile limită în condiții de laborator. Această afirmație ar putea fi semnificativă în cazul în care condițiile de conducere diferite ar fi singurul factor în diferențele de emisii de NOx. Dar nu este așa. La condițiile diferite ale modului de conducere se adaugă - chiar conform susținerilor pârâtei - la vehiculele afectate și factorul - ilicit - suplimentar al software-ului utilizat, care prin modificarea modului influențează emisiile NOx. Pârâta a părăsit prin utilizarea acestui software terenul

faptelor permise din punct de vedere legal [*omissis*] [referință la jurisprudența națională].

2. Măsura în care, pe lângă acestea, există și o încălcare a articolului 6 alineatul (1) și a articolului 27 Directiva 2007/46/CE, care au la bază articolul 18 [Or. 5] alineatul (1) și articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE, depinde de conținutul explicațiilor și de semnificația certificatului de conformitate.

Potrivit opiniei OLG Braunschweig [Tribunalul Regional Superior din Braunschweig] [*omissis*] nu este relevant dacă vehiculul în cauză respectă cerințele legale, ci numai dacă certificatul a fost emis de producătorul corect și este atribuit tipului de vehicul omologat, cu alte cuvinte dacă declarația respectă anumite cerințe formale, chiar dacă conținutul acesteia poate fi fals. Prin urmare, instalarea unui dispozitiv de manipulare interzis nu afectează valabilitatea certificatului de conformitate.

Potrivit tezei contrare, un astfel de certificat conține în schimb declarația conform căreia vehiculul satisface toate normele legale relevante care sunt în vigoare în Uniune [*omissis*], cu consecința că, în cazul prezenței unui dispozitiv de manipulare interzis - ca aici -, certificatul de conformitate este incorect și, prin urmare, nevalabil și astfel comercializarea a fost efectuată fără un certificat valabil [cu încălcarea articolului 27 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE, precum și a obligației de a elibera un certificat valabil în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE] [*omissis*].

Faptul că abordarea formală nu este adecvată și că certificatul de conformitate conține și alte explicații, rezultă deja din obiectivul formulat în anexa la Regulamentul (CE) nr. 385/2009, conform căruia certificatul de conformitate „este o declarație furnizată cumpărătorului de producătorul vehiculului pentru a îl asigura pe acesta că vehiculul pe care l-a achiziționat respectă legislația comunitară în vigoare la momentul fabricării lui.”

Nu se menționează că incorectitudinea materială cauzată de montarea unui dispozitiv de manipulare interzis conduce la invalidarea certificatului de conformitate, însă descrierea funcțiilor de mai sus, având în vedere regulile de interpretare a dreptului comunitar, este mai degrabă în favoarea acestei interpretări decât împotriva sa.

Prin urmare, răspunsul la prima întrebare este relevant pentru a stabili dacă în acest context există o încălcare a normei de către pârâtă ca bază pentru o răspundere delictuală.

3. Introducerea pe piață a unui autovehicul în care este montat intenționat un dispozitiv de manipulare interzis [Or. 6], cu ascunderea cu bună știință a software-ului care contravine legii și înșelarea implicită a autorităților de omologare și a clienților finali cu privire la faptul că toate condițiile de omologare sunt îndeplinite și că utilizarea autovehiculului în traficul rutier este permisă fără niciun fel de restricții, în scopul de a scădea costurile și a maximiza profitul prin

creșterea volumului vânzărilor creând în același timp un avantaj concurențial pe cheltuielile clienților care nu suspectau nimic reprezintă un prejudiciu cauzat intenționat care contravine moralității (articolul 826 din BGB).

Faptul că reclamantul nu a achiziționat vehiculul direct de la pârâtă nu repune în discuție legătura causală dintre înșelăciune și achiziția vehiculului încă de la început. Prin introducerea vehiculului pe piață, pârâta a inițiat în mod deliberat cursul causal prin utilizarea canalului său de distribuție. Înșelarea implicită comisă de producător de la introducerea pe piață a autovehiculului este continuată, deoarece în privința acestor informații dealerul auto nu face altceva decât să transmită mai departe cunoștințele puse la dispoziție de producător, iar cumpărătorul are încredere în acest caz atât în informațiile puse la dispoziție de producător, cât și - ca în cazul de față - în seriozitatea producătorului. Vânzătorul de autoturisme este un instrument în măsura în care acționează în mod indirect împreună cu pârâta.

Prin acțiunile pârâtei, reclamantului i-a fost cauzat un prejudiciu, care se remarcă deja din încheierea contractului, care nu ar mai fi fost încheiat în condițiile dezavantajoase [*omissis*] [referință la jurisprudența națională].

Și condițiile subiective ale articolului 826 din BGB coroborat cu articolul 31 din BGB sunt îndeplinite. Afirmațiile suficient de fundamentate ale reclamantului în acest context nu au fost contestate în mod efectiv de pârâtă în ceea ce privește obligația sa secundară de stabilire a situației de fapt. [*omissis*] [Referire la jurisprudența internă].

### III.

O răspundere delictuală conform articolului 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 presupune ca cel din urmă să fie lege de protecție. Același lucru este valabil pentru răspunderea în conformitate cu articolul 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 6 alineatul (1) și cu articolul 27 alineatul (1) Directiva 2007/46/CE, în măsura în care - [Or. 7] cu condiția unui răspuns afirmativ la întrebarea preliminară 1 - există o încălcare a prevederii/lor (v. II.2.).

Legea are drept scop protejarea altuia, în cazul în care ar trebui să servească cel puțin la protejarea persoanelor sau a anumitor grupuri de persoane împotriva nerespectării unui anumit interes juridic. În cazul cerințelor și al interdicțiilor trebuie să fie determinate suficient tipul încălcării și grupul persoanelor protejate. Hotărâtor nu este efectul, ci conținutul și scopul legii și faptul dacă legiuitorul la momentul adoptării normelor legale a intenționat tocmai o protecție legală cum este aceea a pretensei încălcări pentru care se solicită despăgubiri. Faptul că norma legală urmărește pe lângă aceasta sau chiar în primă instanță interesul public este lipsit de relevanță, atât timp cât protecția individului nu este doar un efect al legii. Crearea unui drept individual la despăgubire trebuie să aibă sens și să fie sustenabil cel puțin în cadrul sistemului general de drept al răspunderii. Dacă



aceasta este situația ar trebui să se decidă printr-o evaluare completă a contextului general de reglementare a standardului [omissis].

În plus obligația de despăgubire este limitată de scopul de protecție al normei. Există o răspundere numai pentru consecințele echivalente și adecvate ale unui prejudiciu, care rezultă din sfera riscurilor pentru a căror prevenire a fost adoptată norma încălcată. Prejudiciul solicitat trebuie să fie strâns legat de situația periculoasă creată de către partea vătămată; nu este suficientă o legătură „externă” sau „aleatorie”. În această privință, este necesară o evaluare. În acest context, trebuie să se analizeze sensul și domeniul de aplicare al normei încălcate și trebuie să se clarifice dacă prejudiciul invocat ar trebui să fie împiedicat de normă [omissis].

Dacă prevederile enumerate mai sus sunt menite să îi protejeze pe terți, adică prin acestea se urmărește să fie protejați tocmai cumpărătorii individuali de autovehicule în ceea ce privește libertatea lor de a dispune și patrimoniul lor, achiziția unui autovehicul în care este montat un dispozitiv de manipulare interzis se consideră a fi periculoasă, pericol pentru a cărui evitare au fost adoptate normele care au fost încălcate, este până acum un subiect controversat în jurisprudența federală câtă vreme – cum se poate vedea - o verificare din punct de vedere al obiectivului de protecție al normei nu se efectuează.

OLG Braunschweig [omissis] opinează printr-o motivare detaliată că prevederile sus-amintite nu trebuie tratate drept legi de protecție în sensul articolului 823 alineatul (2) BGB [Or. 8], întru cât nu acesta este scopul lor, ele nefiind adoptate pentru protecția averii cumpărătorului unui autovehicul, ci pentru asigurarea unui grad ridicat de securitate în trafic, de protecție a sănătății și a mediului înconjurător și pentru utilizarea rațională a energiei.

Pe de altă parte, se susține că este irelevant dacă norma încălcată ar trebui să servească în primul rând interesului general, în măsura în care protecția individuală - care ar fi prezumată în prezenta cauză - nu este un simplu efect, ci ar trebui considerată ca intrând în domeniul de aplicare al normei [omissis]. De asemenea, în domeniul normelor de drept european, ar trebui să se țină seama de faptul că, pentru o punere în aplicare efectivă a dreptului european, dreptul la despăgubire ar trebui să fie de asemenea recunoscut în acele cazuri în care normele încălcate nu au ca scop o protecție individualizată [omissis]. În plus, protecția individuală rezultă și din descrierea funcțională deja menționată mai sus (II.2.) în anexa la Regulamentul (CE) nr. 385/2009 [omissis].

Camera nu poate stabili care interpretare este cea adecvată din punctul de vedere al unei implementări suficiente a articolului 18 alineatul (1), a articolului 26 alineatul (1) și a articolului 46 din Directiva 2007/46/CE având în vedere regulile de interpretare a dreptului european și în lumina Cartei drepturilor fundamentale a UE, mai ales că argumentele expuse de ambele părți sunt considerabile, fiind însă ambivalente în unele puncte.

## IV.

Și răspunderea delictuală conform articolului 826 din BGB se limitează de la început la prejudicii care sunt protejate de cerința sau de interdicția încălcată [omissis]. Sunt îndreptățite la despăgubiri doar persoanele direct și în mod ilicit prejudiciate sau persoanele care suferă în mod ilicit în calitate de terț un prejudiciu și nu doar ca efect al părții direct vătămate [omissis].

Întrebarea dacă o răspundere față de un grup, cum este cea de față, trebuie corectată din punctul de vedere al obiectivului protecției face obiectul unei controverse și reacțiile sunt diverse.

În acest sens, dacă acesta nu este legat în mod direct de încălcarea articolului 5 alineatul (2) prima teză din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, respectiv a articolelor 6 și 27 din EG-FGV, iar acțiunea ilicită este întemeiată exclusiv pe inducerea în eroare continuată (în special) a clientului final asociată cu introducerea pe piață a vehiculului, atunci nu va fi necesară o corecție din perspectiva scopului protecției [Or. 9], întrucât persoana indusă în eroare trebuie să fie protejată în mod nelimitat, iar acesteia trebuie să îi fie compensate toate prejudiciile care i-au fost cauzate prin inducerea în eroare. Pe de altă parte, dacă se insistă în mod semnificativ pe introducerea pe piață folosind un dispozitiv de manipulare interzis, există un grad substanțial de suprapunere cu problemele ridicate în secțiunea III. [omissis].

Cu toate acestea, nu trebuie să se recurgă la o analiză izolată. Acestea sunt în cele din urmă aspecte inseparabile ale unor evenimente unice și ale unui plan general. La fel cum o comercializare (în masă) a echipamentelor cu un dispozitiv de manipulare ilicit nu ar fi fost posibilă pentru atingerea obiectivelor intenționate fără înșelarea autorităților de omologare și a clienților finali, fraudarea fără manipulare ca obiect al înșelăciunii este de neconceput. Deoarece dincolo de problema (ne)respectării reglementărilor privind gazele de eșapament, înșelăciunea nu a mai avut conținut declarativ. Nucleul acuzației de imoralitate, este, prin urmare, din punctul de vedere al camerei, încălcarea standardelor cu privire la emisii. Prin urmare, răspunderea în temeiul articolului 826 din BGB este justificată numai în cazul în care scopul normelor de emisii nu era doar protecția indirectă a clientului final, ci acesta ar fi trebuit să fie protejat de asemenea chiar de prejudiciul invocat.

De răspunsul la întrebările 1a (cu condiția răspunsului afirmativ la întrebarea preliminară 1) și 2 depinde de aceea în mod hotărâtor și decizia dacă există un drept conform articolului 826 din BGB, și anume dacă prevederilor de mai sus li se atribuie un efect de protecție a terților și achiziționarea de către un client final a unui autovehicul pe care este instalat un dispozitiv de manipulare interzis și/sau care este pus pe piață fără un certificat de conformitate valabil este unul dintre riscurile pentru a căror prevenire a fost adoptată această normă.



V.

Relevanța întrebărilor 1, 1a și 2 nu încetează doar pentru că acțiunea a fost deja încununată de succes, ca urmare a faptului că reclamantul a depus o cerere în conformitate cu articolul 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 263 alineatul (1) StGB (Codul penal). Dar nu aceasta este situația.

Lăsând la o parte considerațiile legate de obiectivul de protecție aplicabile aici, lipsește expunerea suficientă a îndeplinirii condițiilor de fapt pentru o asemenea pretenție. **[Or. 10]**

În cazul articolului 263 din StGB este vorba de o normă de drept penal care incriminează o acțiune sau o inacțiune concretă din partea unei anumite persoane fizice. Împotriva unei persoane juridice nu se poate aduce o acuzație penală. În consecință reclamantul ar fi trebuit să expună în mod justificat, ce membru al consiliului de administrație, ce reprezentant sau ce agent a dispus comiterea cărei înșelăciuni concrete, unde sau față de cine. Faptul că acesta nu poate face acest lucru, deoarece nu are acces la procedurile din societatea pârâtei nu are relevanță aici. Spre deosebire de prevederile articolului 826 din BGB, unde este vorba de o acuzație civilă, unui reclamant care emite acuzații penale împotriva angajaților unei persoane juridice bazându-se pe răspunderea civilă nu i se aplică principiile obligației secundare de stabilire a situației de fapt (a se vedea și secțiunea III punctul 3).

[omissis]