

Cauza C-809/19**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

4 noiembrie 2019

Instanța de trimitere:

Landgericht Gera (Germania)

Data deciziei de trimitere:

25 octombrie 2019

Reclamant:

ER

Pârâtă:

Volkswagen AG

Obiectul litigiului principal

Acțiune în despăgubiri în vederea rezilierii unui contract de vânzare-cumpărare cu privire la un autovehicul nou pe care a fost instalat un dispozitiv de manipulare interzis – Răspunderea fabricantului de motoare pentru un vehicul fabricat de o filială a grupului - Obligația anexării unui certificat de conformitate – Protecția clientului final – Deducerea din prejudiciu a unei compensații pentru utilizare

Obiectul și temeiul juridic al trimiterii preliminare

Interpretarea dreptului Uniunii, articolul 267 TFUE

Întrebările 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 vehicul 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 vehicul 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. Articolele 6 și 27 din EG-FGV, respectiv articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46/CE urmăresc în mod direct de asemenea protecția clientului final, și anume de asemenea 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. Articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 urmărește în mod direct de asemenea protecția clientului final, și anume de asemenea 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?

3. Articolele 6 și 27 din EG-FGV, respectiv articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46/CE și articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretate în sensul că, în cazul încălcării acestor dispoziții, ar trebui ca, din prejudiciul suferit de clientul final, să se deducă integral sau parțial (eventual, în ce mod sau în ce quantum?), o compensație de utilizare pentru utilizarea efectivă a autovehiculului, dacă clientul final poate solicita și solicită, ca urmare a acestei încălcări, anularea contractului de cumpărare a autovehiculului? Interpretarea se modifică în vreun fel în cazul în care încălcarea presupune inducerea în eroare a autorităților de omologare și a clientului final cu privire la îndeplinirea tuturor condițiilor de omologare și la faptul că utilizarea autovehiculului în transportul rutier este admisibilă fără restricții, iar încălcarea și inducerea în eroare sunt efectuate în scopul reducerii costurilor și al maximizării profitului prin realizarea unui volum ridicat de vânzări, creând în același timp un avantaj concurențial pe seama clienților de bună-credință?

Dispoziții ale dreptului Uniunii invocate

Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO 2007, L 263, p. 1): articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip 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 (JO 2007, L 171, p. 1): articolul 3 punctul 10 și articolul 5 alineatul (2)

Regulamentul (CE) nr. 385/2009 al Comisiei din 7 mai 2009 de înlocuire a anexei IX la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO 2009, L 118, p. 13): anexa

Dispozițiile naționale invocate

Regulamentul privind omologarea CE a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, denumit în continuare „EG-FGV”): articolele 6 și 27

Codul civil (Bürgerliches Gesetzbuch, denumit în continuare „BGB”): articolul 31, articolul 823 alineatul (2) și articolul 826

Codul penal (Strafgesetzbuch, denumit în continuare „StGB”): articolul 263 alineatul (1)

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii

- 1 La 3 mai 2010, reclamantul a cumpărat de la un distribuitor de automobile o Skoda nouă la prețul de 31 127 de euro.
- 2 Autoturismul este echipat cu un motor de tip EA-189, furnizat de pârâtă. Software-ul original al motorului a contribuit la optimizarea nivelului emisiilor de dioxid de azot în procedura de testare regulamentară, prin echiparea motorului cu un sistem de recirculare a gazelor de eșapament cu două moduri de funcționare. 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

redușă a recuperării gazelor de eșapament. Software-ul al 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 oxid de azot, modulul 1 al motorului, obținându-se niveluri mai scăzute de oxid de azot și fiind respectate astfel 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. Valorile emisiilor rezultate în acest caz nu corespund cu valorile indicate de pârâtă în calitate de producătoare în certificatul de conformitate al vehiculului.

- 3 Dezvoltarea și instalarea dispozitivului de manipulare, precum și livrarea motoarelor astfel manipulate către filialele grupului au fost efectuate de pârâtă în cunoștință de cauză și la ordinul sau cel puțin cu aprobarea consiliului de administrație și a avut loc în scopul de a reduce propriile costuri pe cheltuiala clienților finali, de a maximiza profitul prin realizarea unor volume mari de vânzări și cu scopul de a crea un avantaj competitiv față de ceilalți producători de autovehicule concurenți. Utilizarea motorului manipulant de către filialele grupului și revânzarea autoturismului către clienți nu era doar previzibilă, ci reprezenta chiar sensul și scopul demersurilor lucrătorilor implicați ai pârâtei. 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 întregul plan.
- 4 Reclamantul indus în eroare în acest mod (de partenerul său contractual ca instrument al pârâtului) a cumpărat vehiculul, pentru a participa la traficul de pe căile rutiere 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.

Principalele argumente ale părților din litigiul principal

- 5 Reclamantul solicită pârâtei rambursarea prețului de achiziție al autoturismului. Acesta consideră că din prețul de achiziție nu ar trebui să se deducă nicio compensație pentru numărul de kilometri parcurși de el.
- 6 Pârâta susține că programul informatic utilizat de ea este doar o caracteristică internă a motorului. În plus, în exploatarea efectivă a vehiculului, nu sunt relevante valorile-limită, întrucât legiuitorul a decis să măsoare valorile-limită în condiții de laborator.

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 7 Instanța de trimitere examinează răspunderea delictuală a pârâtei în temeiul articolului 826 din BGB.
- 8 Aceasta reține în primul rând că în autoturismul în litigiu este încorporat un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) și al articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. Decizia Kraftfahrtbundesamt (Autoritatea Federală pentru Autovehicule) relevantă în acest sens este definitivă și are efect obligatoriu pentru procedura civilă.
- 9 Măsura în care a avut loc de asemenea o încălcare a articolului 6 alineatul (1) și a articolului 27 din EG-FGV, care se întemeiază pe articolul 18 alineatul (1) și pe articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46, depinde de conținutul informațiilor menționate în certificatul de conformitate și de semnificația unui astfel de certificat, aspecte care, în Germania, sunt controversate.
- 10 Potrivit unei teze, nu este relevant dacă autovehiculul 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.
- 11 Potrivit tezei contrare, un astfel de certificat conține totodată declarația conform căreia vehiculul satisface toate normele legale relevante care sunt în vigoare în Uniune, cu consecința că, în cazul prezenței unui dispozitiv de manipulare interzis, certificatul de conformitate este incorect și, prin urmare, nevalabil, și astfel comercializarea a fost efectuată fără un certificat valabil [încălcarea articolului 27 alineatul (1) din EG-FGV], iar producătorul și-a încălcat obligația de a elibera un certificat valabil în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din EG-FGV.
- 12 Din obiectivul menționat în anexa la Regulamentul 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”, instanța de trimitere deduce că abordarea bazată pe formă este incorectă și că certificatul de conformitate are conținutul declarației suplimentare presupus de teza contrară.
- 13 Instanța de trimitere consideră că introducerea pe piață - cu inducerea în eroare a autorităților competente în materie de autorizare și a utilizatorilor finali - a unui autovehicul fabricat de o filială a grupului, în care a fost integrat un motor fabricat de pârâtă, pe care a fost instalat un dispozitiv de manipulare interzis, constituie un prejudiciu intenționat nejustificat în sensul articolului 826 din BGB. Inducerea în eroare de către fabricantul vehiculului și de către vânzătorul autovehiculului este imputată pârâtei în conformitate cu principiile săvârșirii indirecte a unor

infrațiuni. În lipsa unei demonstrații suficiente, nu este posibil să se stabilească un acord coluziv între pârâtă în calitate de furnizor al motorului și fabricantul vehiculului.

- 14 Instanța de trimitere examinează și afirmă prezența tuturor celorlalte elemente constitutive ale situației prevăzute la articolul 826 din BGB. În continuare, aceasta subliniază că răspunderea delictuală care decurge din articolul 826 din BGB este limitată la prejudiciile care intră în domeniul de aplicare al principiului sau interdicției încălcate și că au dreptul la despăgubire numai persoanele care au avut de suferit în mod direct ca urmare a practicilor contrare eticii sau care, în calitate de terți, suferă un prejudiciu ca urmare a practicilor contrare eticii, care nu este doar reflexul încălcării directe. Acesta este situația în cazul în care o normă ar trebui să servească cel puțin la protejarea particularilor sau a anumitor cercuri de particulari împotriva nerespectării unui anumit bun public. De asemenea, există o răspundere numai pentru acele consecințe ale unui prejudiciu care rezultă din domeniul riscurilor pentru a căror prevenire a fost adoptată norma încălcată. 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.
- 15 Aspectul dacă, în situații precum cea din speță, răspunderea trebuie corectată având în vedere al scopul protecției este unul controversat în Germania.
- 16 În acest sens, dacă acesta nu este legat în mod direct de încălcarea - inițiată de pârâtă - a articolului 5 alineatul (2) prima teză din Regulamentul nr. 715/2007, respectiv a articolelor 6 și 27 din EG-FGV, ci acțiunea contrară eticii este întemeiată exclusiv pe inducerea în eroare care persistă (în special) a clientului final asociată cu introducerea pe piață a vehiculului, atunci nu va fi necesară o corectare având în vedere scopul protecției, 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. Dacă, dimpotrivă, se ia în considerare ca ipoteză de bază introducerea pe piață efectuată de către pârâtă cu utilizarea unui dispozitiv de manipulare interzis, atunci factorul determinant este dacă dispozițiile menționate au ca efect protejarea terților și dacă achiziționarea de către un client final a unui vehicul pe care a fost instalat un dispozitiv de manipulare interzis și/sau 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.
- 17 Instanța de trimitere consideră că nu este posibilă o abordare izolată. Acestea sunt aspecte inseparabile ale unor evenimente unice și ale unui plan general. Esența acuzației privind caracterul imoral este încălcarea standardelor privind emisiile de gaze de eșapament. Prin urmare, răspunderea în temeiul articolului 826 din BGB este justificată numai în cazul în care scopul normelor de emisii nu era doar protecția reflexă a clientului final, ci acesta ar fi trebuit să fie protejat de asemenea chiar de prejudiciul invocat.

- 18 Până în prezent, în jurisprudența germană, este extrem de controversat aspectul dacă articolele 6 și 27 din EG-FGV, respectiv articolul 18 alineatul (1) și articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE și/sau articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 au ca scop protejarea terților, mai exact dacă în temeiul lor ar trebui să fie de asemenea protejat fiecare cumpărător de autovehicule în ceea ce privește libertatea de a dispune și patrimoniul acestuia și dacă achiziționarea unui vehicul pe care este instalat un dispozitiv de manipulare interzis este unul dintre riscurile pentru a căror prevenire au fost adoptate aceste norme.
- 19 Se susține că dispozițiile menționate nu ar trebui să fie considerate legi de protecție, întrucât acestea nu au ca scop protejarea patrimoniului cumpărătorului unui autovehicul, ci urmăresc atingerea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, protecția sănătății și a mediului, precum și utilizarea rațională a energiei.
- 20 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 reflex, ci ar trebui considerată ca intrând în domeniul de aplicare al normei. 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. În plus, protecția individuală rezultă și din descrierea funcțională deja menționată în anexa la Regulamentul nr. 385/2009.
- 21 Instanța de trimitere nu este în măsură să aprecieze care interpretare este cea corectă, în special având în vedere necesitatea transpunerii adecvate a articolului 18 alineatul (1), a articolului 26 alineatul (1) și a articolului 46 din Directiva 2007/46/CE efectuată în conformitate cu principiile dreptului european și în lumina Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. În acest sens, se solicită Curții de Justiție sesizate să ofere o interpretare care este obligatorie.
- 22 În ceea ce privește a treia întrebare preliminară, instanța de trimitere arată că, în cazul răspunsului la întrebările 1, 1a și/sau 2, reclamantul are dreptul de a fi pus situația în care s-ar fi aflat dacă nu ar fi încheiat contractul privind autoturismul. Acesta poate solicita rambursarea prețului de achiziție în câteva etape, contra predării vehiculului și transferului proprietății asupra acestuia.
- 23 Având în vedere că reclamantul a utilizat vehiculul cumpărat de el timp de mai mulți ani de la achiziționare și continuă să îl utilizeze, următoarea întrebare decisivă care se pune este dacă, din perspectiva compensării beneficiilor, acesta este obligat să plătească compensația pentru utilizare.
- 24 Legislația în materie de reparare a prejudiciilor din Germania se bazează pe ideea că se efectuează numai compensarea prejudiciilor, iar persoana prejudiciată nu poate să se îmbogățească ca urmare a prejudiciului. Prin urmare, ar exista, printre altele, o compensare a beneficiilor. Astfel, la calcularea prejudiciului, trebuie să se

ia în considerare beneficiile, în cazul în care un eveniment care întemeiază răspunderea a dat naștere, printr-o cauzalitate adecvată, unor beneficii pentru persoana prejudiciată, iar deducerea acestora este în conformitate cu sensul și scopul obligației de reparare a daunelor, și anume nu impune o sarcină excesivă persoanei prejudiciate și nu reduce în mod inechitabil sarcina suportată de persoana care a cauzat prejudiciul.

- 25 Un aspect deosebit de controversat în Germania este acela dacă - în special în cazul răspunderii întemeiate pe articolul 826 din BGB - în situații precum cea din prezenta cauză, se efectuează o compensare a beneficiilor.
- 26 Împotriva compensării beneficiilor, se invocă argumentul conform căruia viciul privind manevrele dolosive în vederea încheierii contractului de cumpărare nu permite deducerea beneficiului utilizării, deoarece reclamantul nu a dorit să închirieze vehiculul, ci să îl cumpere. De asemenea, producătorului responsabil pentru dol nu ar trebui să i se permită, prin calcularea prejudiciului, să realizeze în mod temporar valoarea adăugată a vânzării produselor incriminate. Căci acest lucru ar însemna că, din punct de vedere strict financiar, răspunderea acestuia nu ar avea pentru el aproape nicio consecință. Totodată, o punere în aplicare eficientă a dreptului Uniunii interzice remunerarea utilizărilor.
- 27 Pe de altă parte, se arată că o compensare a beneficiilor nu ar fi inechitabilă, deoarece are loc o utilizare și, astfel, s-ar fi obținut un beneficiu cu valoare pecuniară, iar refuzul nu ar avea efect compensator. Recunoașterea beneficiilor obținute din utilizare nu ar determina o reducere nejustificată a sarcinii suportate de persoana care a cauzat prejudiciul. Dreptul în materie de reparare a prejudiciilor nu are ca obiectiv sancționarea comportamentului contravenientului într-un mod care depășește anularea de facto a contractului. Beneficiul obținut din utilizare de către reclamant i-ar fi rămas acestuia în lipsa faptei prejudiciabile. Astfel, chiar în lipsa faptei prejudiciabile, reclamantul ar fi condus un autovehicul și ar fi utilizat, așadar, beneficiile rezultate dintr-o astfel de utilizare. Din acest punct de vedere, el nu a fost dezavantajat ca urmare a comportamentului pârâtei.
- 28 Instanța de trimitere tinde să recunoască utilizarea, însă nu poate să estimeze dacă acest lucru este interzis în totalitate sau parțial în temeiul dreptului european.