

**Cauza C-178/21****Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

22 martie 2021

**Instanța de trimitere:**

Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg, Germania)

**Data deciziei de trimitere:**

9 martie 2021

**Reclamanți:**

GL

DV

UK

**Pârâte:**

Volkswagen AG

Audi AG

Audi AG

**Obiectul procedurii principale**

Dispozitive de manipulare în autovehicule diesel – Despăgubiri – Imputarea avantajelor legate de utilizarea efectivă a autovehiculului – Dreptul unui judecător unic de a iniția o procedură preliminară

**Obiectul și temeiul juridic al trimiterii preliminare**

Interpretarea dreptului Uniunii, articolul 267 TFUE

## Întrebările preliminare

- 1) Articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46/CE coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 au ca obiectiv și protecția intereselor cumpărătorilor individuali ai autovehiculelor?

În cazul unui răspuns afirmativ:

- 2) Printre acestea se numără și interesul unui cumpărător individual de autovehicule de a nu cumpăra un autovehicul care nu este conform cu cerințele dreptului Uniunii, în special de a nu cumpăra un autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007?

Independent de răspunsul dat la primele două întrebări preliminare:

- 3) Dreptul Uniunii se opune situației în care un cumpărător, care a cumpărat în mod neintenționat un autovehicul introdus pe piață de producător cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, poate invoca, în vederea reparării prejudiciului său, drepturi, întemeiate pe răspunderea civilă delictuală, împotriva producătorului autovehiculului, în special un drept la rambursarea prețului de achiziție plătit pentru autovehicul, în mod eșalonat în schimbul predării și al transferului proprietății asupra autovehiculului, numai cu titlu excepțional, atunci când producătorul autovehiculului a acționat din culpă și în mod netic?

În cazul unui răspuns afirmativ:

- 4) Dreptul Uniunii impune existența unui drept la despăgubire al cumpărătorului de autovehicule, întemeiat pe răspunderea civilă delictuală, împotriva producătorului de autovehicule, în cazul oricărei acțiuni culpabile (din neglijență sau din culpă) a producătorului de autovehicule în ceea ce privește introducerea pe piață a unui autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007?

Independent de răspunsul dat la primele patru întrebări preliminare:

- 5) Dreptul Uniunii se opune situației în care, potrivit dreptului național, cumpărătorul unui autovehicul trebuie să permită imputarea unui avantaj ca urmare a utilizării efective a autovehiculului dacă solicită producătorului, printr-o cerere de despăgubire întemeiată pe răspunderea delictuală, rambursarea prețului de achiziție a unui autovehicul introdus pe piață cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, în mod eșalonat în schimbul predării și al transferului proprietății asupra autovehiculului?

În cazul unui răspuns negativ:

- 6) Dreptul Uniunii se opune situației în care acest avantaj de utilizare să fie calculat în funcție de prețul de cumpărare total, fără o deducere ca urmare a deprecierei autovehiculului care rezultă din echiparea cu un dispozitiv de manipulare interzis și/sau având în vedere utilizarea nedorită de către cumpărător a unui autovehicul neconform cu dreptul Uniunii?

Independent de răspunsul dat la primele șase întrebări preliminare:

- 7) Articolul 348 alineatul (3) punctul 2 din ZPO (Zivilprozessordnung, [Codul de procedură civilă]), în măsura în care se referă de asemenea la adoptarea de ordonanțe de trimitere în temeiul articolului 267 al doilea paragraf TFUE, este incompatibil cu competența instanțelor naționale de a formula cereri de decizie preliminară în temeiul articolului 267 al doilea paragraf TFUE și, prin urmare, nu trebuie aplicat în ceea ce privește adoptarea de ordonanțe de trimitere?

### **Dispozițiile de drept al 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), în special articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46

Regulamentul (CE) nr. 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), în special articolul 5 alineatul (2)

### **Dispozițiile naționale invocate**

Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil, denumit în continuare „BGB”), în special articolul 823 alineatul (2) din acesta (obligația de despăgubire în cazul încălcării unei legi având ca obiect protecția altei persoane) și articolul 826 (obligația de despăgubire pentru prejudiciul creat în mod neetic și din culpă)

Codul de procedură civilă (Zivilprozessordnung, denumit în continuare „ZPO”), în special articolele 348 și 348a (competența judecătorului unic)

Grundgesetz (Legea fundamentală, denumită în continuare „GG”) și în special articolul 101 alineatul (1) a doua teză (dreptul la instanța legală)

## Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii

- 1 La originea prezentei cereri de decizie preliminară se află trei situații de fapt diferite.
- 2 În primul caz, reclamantul a cumpărat, la 16 septembrie 2016, de la un distribuitor de autovehicule, un autovehicul de ocazie la prețul de 31 800 de euro. Acesta era un Audi A5 Cabrio 2.0 TDI Quattro S line, echipat cu un motor diesel E189, cu norma de poluare Euro 5, fabricat de pârâtă. Autovehiculul era echipat cu un software care recunoștea parcurgerea noului ciclul european de conducere (NEDC) pe bancul de testare, iar apoi intra într-un regim de recirculare a gazelor de evacuare cu un nivel redus al emisiilor de oxid de azot, în schimb, în afara bancului de testare comuta într-un regim de recirculare a gazelor de evacuare în care nivelul emisiilor de oxid de azot este mai ridicat, depășind valorile-limită ale standardului Euro5.
- 3 La 15 octombrie 2015, autoritatea germană competentă a obligat pârâta să elimine software-ul descris mai sus. La 25 noiembrie 2015, pârâta a anunțat public că efectua actualizări pentru îndepărtarea software-ului contestat din vehiculele în cauză echipate cu motoare EA189. Actualizarea a fost eliberată de autoritate și instalată în autovehicul la 12 iulie 2016, respectiv chiar înainte de achiziționarea autovehiculului de către reclamant.
- 4 Este cert că, în starea autovehiculului după actualizare, există o „fereastră termică” (reducerea recirculării gazelor de evacuare în funcție de temperatura externă) a autovehiculului, ceea ce determină o cantitate mai mare emisii de NOx (oxid de azot). Reclamantul pretinde că reducerea recirculării gazelor de evacuare începe de la + 20°C, în timp ce pârâta nu menționează niciun prag concret de temperatură.
- 5 La 17 iulie 2019, reclamantul a vândut autovehiculul pentru 19 500 de euro. În susținerea acțiunii formulate, reclamantul invocă un drept de despăgubire în valoare de 8 172,51 euro, pentru motivul că pârâta l-ar fi indus în eroare în mod intenționat și neetic. Această sumă rezultă din diferența dintre prețul de cumpărare și prețul de vânzare (31 800 euro – 19 500 euro = 12 300 euro), după deducerea unei indemnizații de utilizare în cuantum de 4 127,49 pentru cei 31 086 km parcurși de reclamant.
- 6 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Pârâta susține că fereastra termică este necesară pentru protecția motorului și pentru buna funcționare a autovehiculului. În subsidiar, aceasta arată că crearea unei ferestre termice nu poate fi considerată un act neetic. În plus, pârâta apreciază că reclamantul nu poate pretinde o despăgubire pentru repararea prejudiciului prin simplul fapt al revânzării, după cum reclamantul nu ar fi trebuit să ia în calcul, cu ocazia revânzării, o reducere de preț impusă de dispozitivul de manipulare. Pârâta invocă de asemenea excepția prescripției.

- 7 Și în al doilea caz, autovehiculul în cauză, un Audi Q7 Quattro S-Line Diesel cu norma de poluare Euro5, era echipat cu o așa-numită „fereastră termică”, ceea ce determina un nivel mai ridicat al emisiilor de oxid de azot. Reclamantul a cumpărat de la un distribuitor de autovehicule autovehiculul cu un kilometraj de 108 781 de km, prin contractul de vânzare-cumpărare din 3 martie 2017, pentru suma netă de 30 150,42 euro.
- 8 Reclamantul pretinde că vehiculul a fost introdus pe piață cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 1 alineatul (2) prima teză din același regulament și că pârâțul l-a indus în eroare și i-a adus prejudicii în mod intenționat și neetic. El solicită, în acest temei, o despăgubire în quantum corespunzător prețului net plătit de 30 150,42 euro, diminuat cu o indemnizație compensatorie lăsată la discreția instanței, pentru utilizarea vehiculului, în limita unui quantum maxim de 9 798,01 euro, în mod eșalonat în schimbul transferului proprietății asupra autovehiculului și al predării acestuia.
- 9 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Potrivit acesteia, reducerea recirculării gazelor de evacuare la temperaturi exterioare joase ar fi fost conformă cu stadiul tehnicii în vigoare la momentul introducerii pe piață și ar fi fost necesară în vederea protecției motorului. În subsidiar, pârâta susține că actul său nu poate fi considerat neetic, întrucât, în orice caz, aceasta nu l-a indus în eroare în mod deliberat pe reclamant, dat fiind că legislația privind excepția prevăzută la articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 era neclară. În plus, reclamantul nu ar fi suferit niciun prejudiciu din moment ce vehiculul era, în orice moment, pe deplin funcțional și nici nu putea fi constatată o depreciere.
- 10 În al treilea caz, în discuție este de asemenea un autovehicul echipat cu motor diesel cu norma de poluare Euro5 (Audi A6 Avant 3.0 TDI Multitronic) și o fereastră termică. La 8 decembrie 2015, reclamantul a cumpărat vehiculul cu un kilometraj de 109 460 de km pentru suma de 24 580 de euro.
- 11 Reclamantul consideră că a fost indus în eroare de pârâta în mod intenționat și neetic, fiindu-i creat un prejudiciu prin punerea în circulație a vehiculului echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis și solicită, în acest temei, o despăgubire corespunzătoare prețului brut plătit de 24 580 de euro, ținând seama de o indemnizație de utilizare a vehiculului care rezultă din următoarea formulă: 75 % înmulțit cu prețul de cumpărare înmulțit cu (kilometrajul la momentul procedurii orale minus kilometrajul la cumpărare) împărțit la (distanța totală parcursă lăsată la aprecierea instanței minus kilometrajul la cumpărare), în mod eșalonat, în schimbul predării și transferului proprietății asupra vehiculului. Acesta justifică orientarea indemnizației de utilizare în funcție de o cotă de 75% din preț prin caracterul excesiv al prețului ca urmare a dispozitivului de manipulare.
- 12 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Aceasta contestă condițiile care dau dreptul la despăgubiri, invocând aceleași argumente ca în al doilea caz. În ceea ce privește

avantajul utilizării, pârâta consideră că acesta trebuie calculat pe baza prețului brut.

### **Prezentare succintă a motivelor trimiterii preliminare**

- 13 Cu privire la primele patru întrebări: explicațiile furnizate de instanța de trimitere cu privire la primele patru întrebări corespund, în esență, celor referitoare la primele patru întrebări din cererea de decizie preliminară (a se vedea, prin analogie, punctele 12-24 din rezumatul cererii de decizie preliminară adresate în cauza C-100/21).
- 14 Instanța de trimitere consideră că, în fiecare dintre cauze, există un drept potențial la despăgubire al reclamanților împotriva pârâtei respective în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB, în cazul unui răspuns afirmativ la prima și la a doua întrebare și/sau la a treia și la a patra întrebare. Există multe indicii în favoarea existenței unui astfel de drept în cauzele prezentate.
- 15 Instanța de trimitere precizează, cu titlu suplimentar, că există o culpă a pârâtei, întrucât culpa este supusă unui criteriu obiectiv de diligență și există o obligație de informare cu privire la legislația aplicabilă. Persoana obligată suportă, în principiu, ea însăși riscul unei erori cu privire la situația juridică. Astfel, pârătele respective trebuiau să prevadă că propria concepție juridică referitoare la fereastra termică este eronată. Potrivit jurisprudenței, în mod obișnuit, acțiunea unui debitor intră deja în sfera neglijenței ori de câte ori se plasează în mod vizibil într-o zonă-limită a ceea ce este admisibil din perspectiva legalității, fiind necesar să ia în considerare o apreciere diferită de propria estimare a ceea ce este admisibil din perspectiva legalității comportamentului în discuție. Debitorul nu poate transfera riscul unei situații juridice îndoielnice asupra creditorului. Prin urmare, în prezentele cauze, neglijența poate fi reținută chiar și atunci când autoritatea competentă a acordat omologarea unui model de vehicul sau a omologat o actualizare și se dovedește ulterior că nu erau îndeplinite condițiile legale.
- 16 Cu privire la a cincea și a șasea întrebare: în ipoteza în care, în principiu, ar exista o răspundere a pârâtei, se pune problema, în al doilea și în al treilea caz, dacă și în ce măsură avantajul de utilizare obținut de reclamantul din fiecare cauză trebuie dedus din dreptul la despăgubire. Considerațiile referitoare la a cincea și a șasea întrebare corespund celor referitoare la întrebările a cincea și a șasea din cererea de decizie preliminară adresată în cauza C-100/21 (a se vedea prin analogie punctele 25-28 din rezumatul cererii de decizie preliminară adresată în cauza C-100/21).
- 17 În cazul unui răspuns afirmativ la a cincea întrebare, reclamanții nu ar trebui să permită deducerea unui avantaj de utilizare. În cazul unui răspuns afirmativ la a șasea întrebare, ar trebui calculată sau estimată și dedusă din valoarea de vânzare o depreciere a autovehiculelor rezultată din dispozitivul de manipulare. Avantajul de utilizare imputabil pentru kilometrii parcurși ar trebui, așadar, să se întemeieze pe această valoare.

- 18 Cu privire la a șaptea întrebare: această întrebare, la fel ca a șaptea întrebare din cererea de decizie preliminară adresată în cauza C-100/21, privește dreptul unui judecător unic de a adresa Curții de Justiție întrebări preliminare (a se vedea de asemenea, în această privință, punctele 30-36 din rezumatul cererii de decizie preliminară adresate în cauza C-100/21).
- 19 Instanța de trimitere arată că, potrivit articolului 348 alineatul (3) punctul 2 din ZPO, judecătorul unic inițial competent în speță este obligat, în cazul în care cauza prezintă o importanță fundamentală, să prezinte cauza camerei, care va trebui, în acest caz, să decidă dacă preia litigiul. Cea mai mare parte a jurisprudenței și doctrinei naționale susțin teza potrivit căreia o cauză prezintă o importanță fundamentală atunci când este avută în vedere o trimitere preliminară la Curtea de Justiție în temeiul articolului 267 TFUE. În această privință, judecătorul unic nu are o putere de apreciere. Jurisprudența și doctrina consideră că o încălcare a articolului 348 alineatul (3) din ZPO constituie o încălcare a principiului constituțional al instanței legale prevăzut la articolul 101 alineatul (1) a doua teză din Constituție. Dacă această teză ar fi reținută, judecătorul unic nu s-ar fi pronunțat în speță în calitate de instanță legală.
- 20 Apreciind, în schimb, că, în temeiul dreptului Uniunii, există în mod incontestabil un drept de a iniția o procedură preliminară al judecătorului unic competent, instanța de trimitere consideră necesar ca prevalența articolului 267 al doilea paragraf TFUE asupra articolului 348 alineatul (3) punctul 2 din ZPO să fie stabilită de Curte.
- 21 Astfel, întrebarea preliminară are de asemenea importanță pentru numeroase alte proceduri pendinte în fața unor judecători unici, în care proprietari de vehicule solicită producătorului despăgubiri ca urmare a prezenței unui dispozitiv de manipulare. Dacă, în aceste cazuri, judecătorul unic ar trebui să supună procedura întotdeauna camerei în vederea preluării, în conformitate cu articolul 348 alineatul (3) punctul 2 din ZPO, înainte de a putea fi introdusă o cerere de decizie preliminară, nu s-ar mai ajunge, eventual, niciodată la inițierea unei proceduri preliminare, întrucât, din motive de oportunitate, camera ar putea să se abțină de la inițierea unei proceduri preliminare. Camera ar putea să se abțină de la inițierea unei proceduri preliminare, considerând, de exemplu, că în ultimă instanță Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) este obligată să sesizeze Curtea cu o procedură preliminară, în conformitate cu articolul 267 al treilea paragraf TFUE.
- 22 În concluzie, instanța de trimitere arată că toate întrebările adresate sunt aproape identice cu cele adresate în cererea de decizie preliminară adresată în cauza C-100/21. În plus, prima întrebare din cererea de decizie preliminară formulată în cauza C-276/20 se suprapune parțial cu întrebările a cincea și a șasea din prezenta cerere de decizie preliminară, astfel încât s-ar putea lua, eventual, în considerare conexarea și soluționarea în comun a cauzelor. Cererile de decizie preliminară formulate în cauzele C-663/19 și C-138/20, care aveau ca obiect întrebări preliminare similare, au fost radiate din registrul Curții din cauza lipsei necesității de pronunțare asupra fondului.