

Cauza C-668/23

Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție

Data depunerii:

13 noiembrie 2023

Instanța de trimitere:

Landgericht Ravensburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

27 octombrie 2023

Reclamanți:

YH

JD

CN

XU

LO

Pârâtă:

Volkswagen AG

Obiectul procedurii principale

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 – Autovehicul diesel – Recircularea gazelor de evacuare – Fereastră termică – Omologare ipotetică – Despăgubire – Calcul

Obiectul și temeiul juridic al trimiterii preliminare

Interpretarea dreptului Uniunii, articolul 267 TFUE

Întrebările preliminare

1) Cererea de despăgubire formulată de cumpărătorul unui autovehicul împotriva producătorului autovehiculului, pentru introducerea pe piață din neglijență a unui autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, poate fi respinsă pentru motivul:

a) că a existat o eroare de drept inevitabilă din partea producătorului?

În cazul unui răspuns afirmativ:

b) că eroarea de drept a fost inevitabilă pentru producător, întrucât autoritatea competentă pentru omologarea CE de tip sau pentru măsurile ulterioare a autorizat efectiv dispozitivul de manipulare instalat?

În cazul unui răspuns afirmativ:

c) că eroarea de drept a fost inevitabilă pentru producător, întrucât interpretarea juridică a producătorului autovehiculului în ceea ce privește articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ar fi fost confirmată de autoritatea competentă pentru omologarea CE de tip sau pentru măsurile ulterioare (omologare ipotetică)?

2) Producătorul autovehiculului, care a furnizat o actualizare a software-ului, trebuie să plătească despăgubiri cumpărătorului autovehiculului în cazul în care, la momentul achiziționării autovehiculului, este prezent un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, instalat odată cu actualizarea software-ului, iar cumpărătorul autovehiculului suferă, din această cauză, un prejudiciu?

3) Este compatibilă cu dreptul Uniunii situația în care, în cadrul cererii de despăgubire împotriva producătorului autovehiculului pentru introducerea pe piață din neglijență a unui autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007:

a) în cadrul cererii sale de despăgubiri *minime*, cumpărătorul autovehiculului trebuie să permită deducerea, din quantumul despăgubirii, a beneficiilor legate de utilizarea autovehiculului, în măsura în care acestea, împreună cu valoarea reziduală, depășesc prețul de achiziție plătit din care se scade quantumul despăgubirii?

b) dreptul cumpărătorului autovehiculului la despăgubiri *minime* este limitat la maximum 15 % din prețul de achiziție plătit?

Dispozițiile dreptului Uniunii invocate

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), în special articolul 5 alineatul (2)

Dispozițiile naționale invocate

Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil german, denumit în continuare „BGB”), în special articolele 276, 823, 823, 823 și 826;

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

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii

- 1 Cererea de decizie preliminară se întemeiază pe cinci situații diferite care, deși nu sunt identice, diferă doar prin nuanțe.
- 2 Prima procedură: Autovehiculul VW Crafter 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel fabricat de pârâtă. Este necontestat faptul că, la acest autovehicul, recircularea gazelor de evacuare în afara unei așa-numite ferestre termice se reduce în funcție de scăderea temperaturilor exterioare. Reducerea începe sub +15°C. Acest lucru determină emisii mai mari de NOx (= oxid de azot) în timpul funcționării vehiculului în afara ferestrei termice. Reclamantul, care este o persoană impozabilă cu drept de deducere, a achiziționat autovehiculul la prețul de 9 242,86 euro (net), la un kilometraj de 145 726 km.
- 3 Reclamantul se consideră prejudiciat în mod intenționat și contrar bunelor moravuri, deoarece autovehiculul prezenta dispozitive de manipulare interzise. În ceea ce privește motorul, reclamantul susține că este de tipul EA288. Reclamantul solicită plata unei sume în cuantum de 6 868,91 euro (preț de achiziție după deducerea unei indemnizații de utilizare rezonabile) în schimbul predării și al transferului proprietății asupra vehiculului. Cu titlu subsidiar, el solicită plata unei despăgubiri al cărei cuantum este lăsat la aprecierea instanței judecătorești, dar nu mai puțin de 1 648,50 euro (= 15 % din prețul de achiziție brut de 10 999 de euro), la care se adaugă costurile de finanțare în cuantum de 203,66 euro, precum și pronunțarea unei hotărâri prin care să se constate că pârâta trebuie să îl

despăgubească pe reclamant pentru prejudiciile suferite de acesta ca urmare a manipulării emisiilor.

- 4 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Pârâta susține că pe autovehicul este instalat un motor EA189, care însă, spre deosebire de celelalte motoare de acest tip, nu dispune de o „logică de comutare activă”. Pârâta consideră că fereastra termică este admisibilă. Ea susține că aceasta este necesară pentru funcționarea în siguranță a autovehiculului. Pârâta invocă, cu titlu suplimentar, o eroare de drept inevitabilă și face trimitere la o omologare ipotetică de către Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule).
- 5 A doua procedură: Autovehiculul VW Sharan 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA189 fabricat de pârâtă. Acesta a fost echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis (sistem de detectare a bancului de testare cu „logică de comutare”). Prin ordinele din 14 și 15 octombrie 2015, Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule) a dispus ca pârâta să elimine, din autovehiculele introduse de ea pe piață, acest dispozitiv de manipulare interzis. La 10 aprilie 2017, pe autovehicul a fost instalată o actualizare dezvoltată de pârâtă și aprobată de Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule). În urma actualizării, în autovehicul este prezentă o fereastră termică. Reducerea recirculării gazelor de evacuare începe sub +15°C. Acest lucru determină emisii mai mari de NOx (oxid de azot) în timpul funcționării vehiculului în afara ferestrei termice. Reclamantul a cumpărat autovehiculul pentru suma de 23 950 de euro, la un kilometraj de 59 600 km.
- 6 Reclamantul consideră că a fost prejudiciat de pârâtă în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. Reclamantul solicită plata unei sume de 23 950 de euro, cu deducerea unei despăgubiri de utilizare rezonabile, în schimbul predării și al transferului proprietății asupra autovehiculului. În subsidiar, el solicită plata unei despăgubiri cuprinse între 5 % și 15 % din prețul de achiziție al cărei quantum este lăsat la aprecierea instanței judecătorești.
- 7 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Pârâta consideră că fereastra termică este admisibilă și susține că este necesară pentru funcționarea în siguranță a autovehiculului. Pârâta invocă, cu titlu suplimentar, o eroare de drept inevitabilă și face trimitere la o omologare ipotetică de către Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule).
- 8 A treia procedură: Autovehiculul VW T6 Multivan 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA288 produs de pârâtă. Reclamantul a cumpărat autovehiculul pentru suma de 44 647 de euro, la un kilometraj de aproximativ 20 km. Autovehiculul este echipat cu un sistem de detectare a bancului de testare. Acest lucru determină emisii mai mari de NOx în timpul funcționării autovehiculului în afara ferestrei termice.
- 9 Reclamantul consideră că a fost înșelat și prejudiciat în mod contrar bunelor moravuri prin existența unor dispozitive de manipulare interzise. Reclamantul

susține că autovehiculul conține în special un sistem de detectare a bancului de testare care face ca, pe bancul de testare, rata de recirculare a gazelor de evacuare să crească până ce catalizatorul SCR [reducere catalitică selectivă] atinge o temperatură de funcționare de +200°C. El solicită plata unei despăgubiri de cel puțin 15 % din prețul de achiziție și, cu titlu subsidiar, plata unei despăgubiri cuprinse între 5 % și 15 % din prețul de achiziție al cărei quantum este lăsat la aprecierea instanței judecătorești.

- 10 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Aceasta consideră că fereastra termică este admisibilă. În această privință, pârâta susține în final că recircularea gazelor de evacuare este redusă sub o temperatură ambiantă de „aproximativ +12°C”. În plus, pârâta susține că, spre deosebire de alte autovehicule T6, unitatea de control al motorului autovehiculului în litigiu nu a conținut niciodată un sistem de detectare a bancului de testare, ci că reducerea ratei de recirculare a gazelor de evacuare are loc în toate condițiile de funcționare, la atingerea unei temperaturi de funcționare a catalizatorului SCR de +200°C. Cu toate acestea, începând cu această temperatură de funcționare, sistemul SCR ar contribui în mod semnificativ la reducerea NOx, astfel încât valorile-limită să fie în continuare respectate. Pârâta invocă, cu titlu suplimentar, o eroare de drept inevitabilă și face trimitere la o omologare ipotetică de către Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule).
- 11 A patra procedură: Autovehiculul VW Golf 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA288, fabricat de pârâtă. Autovehiculul este echipat cu un sistem de detectare a bancului de testare. Reclamanta a cumpărat autovehiculul la prețul de 13 980 de euro, cu un kilometraj de 61 911 km.
- 12 Reclamanta se consideră prejudiciată în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. Ea consideră că sistemul de detectare a bancului de testare este inadmisibil și că există, de asemenea, o fereastră termică inadmisibilă. Reclamanta solicită plata unei sume de 11 039,09 euro (prețul de achiziție după deducerea unei indemnizații de utilizare în quantum de 2 940,91 euro) în schimbul predării și transferului proprietății asupra autovehiculului și, în subsidiar, o despăgubire în quantum de 2 097 de euro (15 % din prețul de achiziție).
- 13 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Pârâta recunoaște că sistemul de detectare a bancului de testare este utilizat de software pentru ca CSN-ul (= catalizatorul cu stocare de NOx) să se regenereze complet înaintea unui test de conducere și să se regenereze în puncte precis definite în cadrul NEDC. Acest lucru ar permite concentrarea procesului de măsurare asupra emisiilor de NOx generate în cursul NEDC. Pârâta susține că sistemul de detectare a bancului de testare este admisibil, întrucât nu are niciun efect măsurabil asupra emisiilor de NOx și, în orice caz, valorile-limită pentru emisii nu sunt depășite. Pârâta consideră de asemenea că fereastra termică este admisibilă. În această privință, pârâta arată că recircularea gazelor de evacuare este 100 % activă între -24°C și + 70°C datorită sistemului foarte avansat de recirculare a gazelor de evacuare. Pârâta invocă, cu titlu

suplimentar, o eroare de drept inevitabilă și face trimitere la o omologare ipotetică de către Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule).

- 14 A cincea procedură: Autovehiculul VW T5 Multivan 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA189 fabricat de pârâtă. Este necontestat faptul că există o fereastră termică. În starea de la momentul introducerii pe piață a autovehiculului și al achiziționării de către reclamant, reducerea recirculării gazelor de evacuare începea la +18°C. Acest lucru determină emisii mai mari de NOx în timpul funcționării autovehiculului în afara ferestrei termice. Reclamantul, care este o persoană impozabilă cu drept de deducere, a achiziționat autovehiculul la prețul de 41 974,79 euro (net) cu un kilometraj de 9 350 km.
- 15 Reclamantul consideră că fereastra termică este inadmisibilă. Acesta consideră că a fost prejudiciat de pârâtă în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. Reclamantul solicită plata unei sume în cuantum de 41 974,79 [euro], după deducerea unei despăgubiri pentru utilizarea care trebuie să fie cuantificată, în schimbul predării și transferului proprietății asupra autovehiculului și, cu titlu subsidiar, plata unei sume în cuantum de 6 296,22 euro (15 % din prețul de achiziție net).
- 16 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Pârâta invocă excepția de prescripție. Aceasta consideră că fereastra termică este un dispozitiv de manipulare admisibil, întrucât este necesar pentru funcționarea în siguranță a autovehiculului. Ea invocă de asemenea faptul că, începând cu 17 octombrie 2022, este disponibilă o actualizare de software voluntară și gratuită pentru extinderea ferestrei termice, rezultatul fiind că, după instalarea acestui software, recircularea gazelor de evacuare este redusă doar de la o temperatură de +9,76°C. Pârâta consideră că reclamantul își încalcă obligația de minimizare a prejudiciului în cazul în care nu instalează această actualizare.
- 17 Pârâta invocă, cu titlu suplimentar, o eroare de drept inevitabilă și face trimitere la o omologare ipotetică de către Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule).

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 18 Observații introductive: În prima, în a doua, în a treia și în a cincea procedură, este probabil că, la achiziționarea autovehiculului, a existat un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. În cea de a patra procedură, sistemul de detectare a bancului de testare constituie un indiciu puternic pentru existența unui dispozitiv de manipulare interzis.
- 19 La autovehiculele din prima, a doua, a treia și a cincea procedură, recircularea gazelor de evacuare este redusă de la o temperatură ambiantă de cel mult +12°C și, prin urmare, în opinia instanței de trimitere, există o fereastră termică

inadmisibilă, care nu este admisibilă nici cu titlu de excepție în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007.

- 20 În plus, în aceste proceduri pare să lipsească și criteriul suplimentar prevăzut la articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, potrivit căruia un dispozitiv de manipulare nu poate fi activ în cea mai mare parte a anului, din moment ce, în autovehiculele din cele trei proceduri menționate anterior, recircularea gazelor de evacuare este redusă de la o temperatură ambiantă de cel mult +12°C. Cu toate acestea, temperaturile medii anuale în Germania sunt mai mici de aproximativ +12°C.
- 21 În cea de a patra procedură, este în litigiu aspectul dacă fereastra termică și/sau sistemul de detectare a bancului de testare conduc, în condiții normale de conducere, la o creștere a emisiilor. Prin urmare, în cadrul acestei proceduri nu s-a stabilit prezența unui dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 și al articolului 5 alineatul (2) prima teză din Regulamentul nr. 715/2007, chiar dacă sistemul de detectare a bancului de testare este un indiciu puternic în acest sens.
- 22 Pentru existența unui drept la despăgubiri în sensul articolului 826 din BGB trebuie să existe un act intenționat și în mod obiectiv contrar bunelor moravuri al autorului prejudiciului. Este însă posibil ca acesta să lipsească în cazurile prezentate.
- 23 Cu toate acestea, în cazurile prezentate, cumpărătorul autovehiculului poate avea dreptul la despăgubiri în conformitate cu articolul 823 alineatul (2) din BGB. Potrivit jurisprudenței recente a Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania, denumită în continuare „BGH”), articolul 823 alineatul (2) din BGB, coroborat cu articolul 6 alineatul (1) și cu articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV, protejează interesul cumpărătorului unui autovehicul de a nu suferi pierderi financiare din cauza încălcării de către producător a dreptului european privind emisiile.
- 24 O încălcare de către pârâtă a dreptului european privind emisiile există în prima, a doua, a treia și a cincea procedură, sub forma unei ferestre termice interzise, iar în cea de a patra procedură există un indiciu puternic în acest sens sub forma unui sistem de detectare a bancului de testare.
- 25 De asemenea, dreptul la despăgubiri presupune ca producătorul autovehiculului să fi acționat cel puțin cu neglijență în ceea ce privește dispozitivul de manipulare. Culpă producătorului autovehiculului se prezumă. Cu toate acestea, producătorul poate fi exonerat invocând și dovedind existența unor circumstanțe care, în mod excepțional, nu indică un comportament neglijent din partea sa. În special, în conformitate cu jurisprudența BGH (Curtea Federală de Justiție), producătorul poate invoca o eroare de drept inevitabilă, prin demonstrarea și dovedirea concretă a unei erori de drept ca atare și a caracterului inevitabil al acesteia. Acest aspect face obiectul primei întrebări preliminare.

- 26 În cadrul celei de a doua proceduri, dreptul la despăgubiri este probabil prescris din cauza dispozitivului de manipulare (sistemul de detectare a bancului de testare cu „logică de comutare”) prezent la momentul introducerii pe piață și al achiziționării autovehiculului. Cu toate acestea, după instalarea actualizării furnizate de pârâtă sub forma ferestrei termice, autovehiculul are un nou dispozitiv de manipulare interzis. Se pune întrebarea dacă proprietarul autovehiculului are un drept la reparație împotriva producătorului atunci când este prejudiciat printr-un dispozitiv de manipulare instalat odată cu o actualizare. Acest aspect face obiectul celei de a doua întrebări preliminare.
- 27 Dreptul la despăgubiri în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 6 alineatul (1) și cu articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV se orientează, în conformitate cu jurisprudența BGH (Curtea Federală de Justiție), în funcție de așa-numitele despăgubiri „*minime*”, și anume de plata unei sume de bani. Nu poate fi solicitată rambursarea prețului de achiziție în schimbul restituirii și transferului proprietății asupra autovehiculului (așa-numitele despăgubiri *majore*). În plus, BGH (Curtea Federală de Justiție) precizează că beneficiile utilizării autovehiculului trebuie să fie luate în considerare în cazul în care acestea, împreună cu valoarea reziduală, depășesc prețul de achiziție plătit din care se scade valoarea despăgubirii. A treia întrebare preliminară se referă la aceste probleme.
- 28 Cu privire la întrebările preliminare concrete: Observațiile instanței de trimitere în această privință corespund, în esență, observațiilor referitoare la întrebările preliminare în cauza C-666/23 (a se vedea punctele 25-47 din rezumatul acestei cereri de decizie preliminară).