

**Cauza C-240/21****Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98  
alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

14 aprilie 2021

**Instanța de trimitere:**Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg,  
Germania)**Data deciziei de trimitere:**

31 martie 2021

**Reclamanți:**

SA

FT

LH

IL

TN

**Pârâtă:**

Daimler 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

## Întrebări 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 această dispoziție 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. 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)

### **Dispoziții 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 cinci situații de fapt diferite.
- 2 Fiecare dintre reclamânți a cumpărat vehicule diesel din clasa de emisii Euro 5 și Euro 6, introduse pe piață de pârâtă, o parte ca mașini noi și altă parte ca mașini de ocazie. Fiecare dintre aceste vehicule era echipat cu o așa-numită „fereastră termică”. Prin fereastră se înțelege un anumit interval de temperatură în interiorul căruia recircularea gazelor de evacuare este redusă, astfel încât sunt reduse mai puține emisii poluante decât în cazul recirculării nediminuate a gazelor de evacuare.
- 3 Reclamânții susțin că, în vehiculele lor respective, sub anumite valori ale temperaturii exterioare (indicate în mod diferit în fiecare procedură), recircularea gazelor de evacuare este redusă, iar ca urmare a acestui fapt, emisiile poluante sunt crescute. Prin urmare, reclamânții consideră că vehiculele lor au fost introduse pe piață cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (2) prima teză din același regulament și că pârâta i-a indus în eroare și le-a cauzat prejudicii în mod intenționat și neetic.
- 4 Aceștia solicită, în acest temei, daune-interese și, în anumite cazuri, deducerea, dacă este cazul, a unei despăgubiri pentru utilizarea vehiculului, al cărui quantum este fie indicat în mod concret, fie trebuie precizat de pârâtă, fie metoda de calcul a acestuia va trebui să fie stabilită în continuare de instanța de trimitere.
- 5 Pârâta solicită, în fiecare caz, respingerea acțiunii pentru motivul că omologarea UE de tip se opune posibilității de a califica fereastra termică drept dispozitiv de manipulare. Aceasta din urmă nu ar constitui un dispozitiv de manipulare, întrucât fereastra termică ar opera în același mod pe bancul de testare și în traficul rutier. Chiar și la temperaturi mai joase de minus 10 grade, sistemul de recirculare a gazelor de evacuare ar fi încă activ. În plus, fereastra termică ar fi, în orice caz, permisă în temeiul articolului 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, întrucât ar fi necesară pentru protecția motorului. În subsidiar, pârâta susține că a urmat o interpretare uzuală a normei și că, prin urmare, nu a acționat în mod neetic.

### **Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare**

- 6 Instanța de trimitere arată ea însăși că întrebările preliminare sunt redactate în termeni cvasi-identici cu cele adresate în cererile de decizie preliminară C-100/21 și C-178/21, astfel încât explicațiile date de instanța de trimitere cu privire la fiecare dintre aceste întrebări sunt, în esență, identice cu cele prezentate în cererile de decizie preliminară C-100/21 și C-178/21 și că se recomandă o conexare a procedurilor.

- 7 În ceea ce privește a cincea și a șasea întrebare, se arată în mod suplimentar că, în cazul unui răspuns afirmativ la a cincea întrebare preliminară, în fiecare dintre proceduri, un avantaj de utilizare ar trebui luat în considerare numai în măsura în care un reclamant efectuează o compensare a avantajului său de utilizare cu dreptul de plată pretins, pretinzând numai diferența astfel rezultată. În cazul unui răspuns afirmativ la a șasea întrebare preliminară, ar trebui, într-o primă etapă, să se determine, cu ajutorul unei expertize judiciare, deprecierea fiecărui vehicul rezultată din echipamentul de manipulare sau să fie estimată de instanță și dedusă din valoarea vânzării. Într-o etapă subsecventă, estimarea de către instanță a avantajului de utilizare, aferent kilometrilor parcurși de fiecare reclamant ar trebui să se orienteze în funcție de valoarea obiectivă astfel determinată a vehiculului.
- 8 În concluzie, instanța de trimitere arată că întrebările adresate în cauza C-440/20 se suprapun cu toate întrebările adresate în prezenta cerere și că prima întrebare preliminară adresată în cauza C-276/20 se suprapune cu a cincea și a șasea întrebare din prezenta cerere, astfel încât ar putea fi avută în vedere de asemenea o conexare cu aceste proceduri.

DOCUMENT DELUSIV