

Cauza C-666/23

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

Data depunerii:

9 noiembrie 2023

Instanța de trimitere:

Landgericht Ravensburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

27 octombrie 2023

Reclamanți:

EL

CM

BT

JF

DS

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 proprietarului autovehiculului în cazul în care acesta din urmă suferă un prejudiciu ca urmare a unui dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, instalat odată cu actualizarea software-ului?

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 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 T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI a fost introdus pe piață de către pârâtă cu un motor diesel de tip EA288. La autovehiculul respectiv, recircularea gazelor de evacuare în afara unei așa-numite ferestre termice se reduce în funcție de scăderea temperaturilor exterioare. Acest lucru determină emisii mai mari de NOx (= oxid de azot) în timpul funcționării autovehiculului în afara ferestrei termice. Reclamantul a cumpărat autoturismul de la pârâtă pentru suma de 45 944,39 euro. El a plătit 15 000 de euro și a finanțat restul prin intermediul unui credit. Între timp, el a vândut mașina.
- 3 Reclamantul consideră că a suferit un prejudiciu creat în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. El consideră că fereastra termică este un dispozitiv de manipulare interzis și susține că reducerea recirculării gazelor de evacuare începe la o temperatură de +20°C. Reclamantul solicită plata sumei de 8 709,30 euro (prețul de achiziție de 45 944,39 euro, din care se deduce beneficiul de utilizare în cuantum de 10 245,60 euro pentru 66 900 km parcursi, precum și veniturile din vânzare, în cuantum de 31 000 de euro, la care se adaugă costurile de finanțare în

quantum de 4 010,51 euro) și, în subsidiar, plata sumei de 6 891,66 euro (= 15 % din prețul de achiziție).

- 4 Pârâta solicită respingerea acțiunii. În ceea ce privește creanțele contractuale, pârâta invocă excepția de prescripție. În ceea ce privește fereastra termică, pârâta susține că recircularea gazelor de evacuare este redusă treptat de la o temperatură ambiantă de aproximativ +12°C. Pârâta consideră că fereastra termică este permisă, întrucât 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 din partea Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule, Germania).
- 5 A doua procedură: Autovehiculul VW T6 Multivan 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA288 fabricat de pârâtă. Reclamantul a cumpărat autovehiculul la prețul de 49 950 de euro, la un kilometraj de 9 350 km. Este necontestat faptul că, la achiziția autovehiculului reclamantului, era prezent un sistem de detectare a bancului de testare, dar acesta a fost înlăturat la 10 octombrie 2017, printr-o actualizare a software-ului. De asemenea, este necontestat că o fereastră termică a fost (și este) prezentă. Aceasta conduce la emisii mai mari de NOx în timpul funcționării autovehiculului în afara ferestrei termice.
- 6 Reclamantul se consideră prejudiciat, în mod intenționat și contrar bunelor moravuri, de existența unor dispozitive de manipulare interzise. El solicită plata unei sume de 8 938 de euro (= 20 % din prețul de achiziție brut) și, cu titlu subsidiar, a unei despăgubiri al cărei quantum este lăsat la aprecierea Tribunalului, dar nu mai puțin de 6 703,50 euro (= 15 % din prețul de achiziție).
- 7 Pârâta recunoaște că sistemul de detectare a bancului de testare, instalat inițial, a fost utilizat de software pentru a reduce rata de recirculare a gazelor de evacuare în afara parcurgerii NEDC (noul ciclul european de conducere) [pe bancul de testare], la atingerea unei temperaturi de funcționare de 200°C. Cu toate acestea, începând cu această temperatură de funcționare, sistemul RCS [reducere catalitică selectivă] contribuie în mod semnificativ la reducerea NOx, astfel încât valorile-limită să fie în continuare respectate. În ceea ce privește fereastra termică, pârâta susține că are loc o reducere sub o temperatură ambiantă „de aproximativ +12°C”. Pârâta consideră că fereastra termică este permisă, întrucât este necesară pentru funcționarea în condiții de siguranță a autovehiculului. Pârâta invocă, cu titlu suplimentar, o eroare de drept inevitabilă și face trimitere la o omologare ipotetică din partea Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule).
- 8 A treia procedură: Situația de fapt din cea de a treia procedură corespunde, în esență, celei din cea de a doua procedură.
- 9 A patra procedură: Autovehiculul VW Golf 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA288, fabricat de pârâtă. Este necontestat faptul că vehiculul dispune de un sistem de detectare a bancului de testare. Reclamanta a achiziționat autovehiculul la prețul de 10 000 de euro la un kilometraj de 107 000 km.

- 10 Reclamanta consideră că a fost prejudiciată de pârâtă în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. Ea consideră că funcționarea sistemului de detectare a bancului de testare este inadmisibil și că există, de asemenea, o fereastră termică inadmisibilă. Reclamanta solicită plata sumei de 9 258,60 euro (prețul de achiziție de 10 000 de euro, din care se scade indemnizația pentru utilizare de 741,40 euro pentru 14 309 km parcurși la data introducerii acțiunii), în schimbul restituirii și transferului proprietății asupra autovehiculului și, cu titlu subsidiar, o despăgubire în cuantum de 1 500 de euro (= 15 % din prețul de achiziție).
- 11 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. În plus, temperatura CSN-ului ar crește în NEDC imediat înainte de prima regenerare a CSN-ului. Toate acestea nu ar avea însă o influență măsurabilă asupra emisiilor de NOx. Chiar dacă emisiile de NOx ar crește în lipsa acestor funcții, valorile-limită nu ar fi depășite. Fereastra termică este considerată de pârâtă admisibilă. În această privință, pârâta susține că recircularea gazelor de evacuare este activă în proporție de 100 % 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 din partea Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule).
- 12 A cincea procedură: Autovehiculul VW Sharan 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA189 fabricat de pârâtă. Motorul 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. Reclamantul a achiziționat autovehiculul la prețul de 32 000 de euro, la un kilometraj de 14 915 km. La 7 martie 2017, în autovehicul a fost instalată o actualizare a software-ului, dezvoltată de pârâtă și aprobată de Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule). Odată cu actualizarea, în autovehicul a fost instalată o fereastră termică. În cadrul exploatării autovehiculului, aceasta conduce la emisii mai mari de NOx în afara ferestrei termice.
- 13 Reclamantul consideră că a fost prejudiciat de pârâtă în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. El solicită plata unei despăgubiri al cărei cuantum este lăsat la aprecierea instanței, dar care, în orice caz, să nu fie mai mică de 4 800 de euro (= 15 % din prețul de achiziție) și, în plus, pronunțarea unei hotărâri prin care să se constate că pârâta este obligată să îl despăgubească pe reclamant pentru prejudiciul suferit ca urmare a instalării unui dispozitiv de manipulare în funcție de temperatură.
- 14 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Cu titlu suplimentar, pârâta invocă excepția de prescripție. În ceea ce privește fereastra termică, pârâta susține că recircularea

gazelor de evacuare nu s-ar reduce decât atunci când temperatura scade sub +10°C. Aceasta ar fi necesară pentru funcționarea în condiții de siguranță a autovehiculului. În continuare, pârâta menționează că este adevărat că în Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), Curtea de Justiție, referindu-se la autovehiculele ale pârâtei cu o fereastră termică identică (după actualizarea unității de control a motorului pentru tipul de motor EA189), a pornit de la premisa unui interval de temperatură al ferestrei termice cuprins între +15°C și +33°C „temperatură exterioară”. Potrivit pârâtei, acest lucru se datorează însă unor constatări obligatorii ale situației de fapt efectuate de instanțele de trimitere, care nu corespund circumstanțelor reale. Pârâta invocă, cu titlu suplimentar, o eroare de drept inevitabilă și face trimitere la o omologare ipotetică din partea Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule).

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 15 Observații introductive: În prima, în a doua și în a treia procedură este probabil să fi existat un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 la achiziționarea autovehiculului. În cea de a cincea procedură, un dispozitiv de manipulare interzis a fost instalat odată cu actualizarea. În cea de a patra procedură, sistemul de detectare a bancului de testare constituie un indiciu puternic pentru existența unui dispozitiv de manipulare interzis.
- 16 În cazul autovehiculelor din prima, a doua, a treia și a cincea procedură, recircularea gazelor de evacuare este redusă de la o temperatură ambiantă de cel mult +10°C și, din această cauză, există, în opinia instanței de trimitere, o fereastră termică inadmisibilă, care nu este admisibilă nici ca excepție în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007.
- 17 În plus, în prima, a doua și a treia procedură, nu pare să fie îndeplinit nici 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, întrucât recircularea gazelor de evacuare în autovehiculele din cele trei proceduri menționate anterior este redusă cel târziu de la o temperatură ambiantă de circa +12°C. Cu toate acestea, temperaturile medii anuale în Germania sunt mai mici de aproximativ +12°C.
- 18 În cea de a patra procedură, este în litigiu aspectul dacă fereastră 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 este clar dacă există un 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.

- 19 Pentru un drept la despăgubiri în temeiul 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.
- 20 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.
- 21 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.
- 22 Dreptul la despăgubiri presupune de asemenea 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, 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. Acesta este obiectul primei întrebări preliminare.
- 23 În cea de a cincea procedură, dreptul la despăgubiri pentru dispozitivul de manipulare (sistemul de detectare a bancului de testare cu „logică de comutare”), prezent la momentul introducerii pe piață și al achiziționării autovehiculului, este prescris. 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. Acesta este obiectul celei de a doua întrebări preliminare.
- 24 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, 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 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.

- 25 Cu privire la întrebările preliminare concrete: Cu privire la prima întrebare: O excludere a răspunderii din cauza unei erori de drept este posibilă numai rareori, în cazuri excepționale. Necunoașterea nu exonerează de răspundere. Nici măcar o predicție eronată cu privire la ceea ce o instanță va judeca ca fiind neglijență într-un potențial proces de răspundere civilă nu justifică o eroare de drept scuzabilă. Autorul prejudiciului trebuie să se aștepte întotdeauna că o instanță va considera că măsurile de precauție luate de el sunt insuficiente. O eroare de drept inevitabilă există numai atunci când o persoană rezonabilă nu s-ar fi putut aștepta ca, în viitor, comportamentul său să fie considerat contrar obligațiilor sale de către o instanță.
- 26 Potrivit jurisprudenței BGH, eroarea producătorului referitoare în mod specific la un dispozitiv de manipulare ar trebui să fie inevitabilă în cazul în care un producător de autovehicule prezintă o omologare CE de tip efectivă pentru dispozitivul de manipulare interzis utilizat, în toate detaliile sale relevante, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Cu toate acestea, eroarea ar trebui să fie inevitabilă și în cazul în care se stabilește că opinia juridică eronată a producătorului cu privire la existența unui dispozitiv de manipulare interzis ar fi fost confirmată de autoritatea responsabilă pentru omologarea CE de tip sau pentru măsurile ulterioare [în Germania, Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule)], așadar în cazul unei omologări ipotetice.
- 27 Este îndoielnic că această jurisprudență națională este conformă cu dreptul Uniunii, întrucât interzicerea dispozitivelor de manipulare este reglementată de dreptul Uniunii. Dreptul cumpărătorului unui autovehicul la o despăgubire adecvată pentru achiziționarea unui autovehicul cu un dispozitiv de manipulare interzis este, de asemenea, consacrat în dreptul Uniunii (Hotărârea din 21 martie 2023, Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de autovehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2023:229, punctul 91). Statele membre reglementează numai modalitățile de obținere a unei astfel de despăgubiri de către cumpărător.
- 28 Prin urmare, se pune întrebarea care sunt cerințele impuse de dreptul Uniunii în ceea ce privește condițiile subiective pentru o cerere de despăgubire formulată de cumpărătorul autovehiculului împotriva producătorului de autovehicule pentru încălcarea articolului 18 alineatul (1), a articolului 26 alineatul (1) și a articolului 46 din Directiva 2007/46 și a articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.
- 29 În această privință, este mai întâi îndoielnic dacă, în domeniul răspunderii delictuale din speță, o culpă a unui producător de autovehicule este relevantă [prima întrebare preliminară litera a)]. În diverse domenii ale dreptului Uniunii, Curtea de Justiție s-a pronunțat deja cu privire la cerința culpei în răspunderea

- extracontractuală (a se vedea Hotărârea din 8 noiembrie 1990, Dekker, C-177/88, EU:C:1990:383, punctele 22-25, Hotărârea din 30 septembrie 2010, Strabag și alții, C-314/09, EU:C:2010:567, punctul 39 și următoarele, Hotărârea din 9 decembrie 2010, Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie și alții, C-568/08, EU:C:2010:751, punctele 86 și 87 și Hotărârea din 18 iunie 2013, Schenker & Co. și alții, C-681/11, EU:C:2013:404, punctul 35).
- 30 Întrucât procedurile prezentate vizează numai răspunderea civilă a producătorului de autovehicule, multe elemente sugerează că o culpă nu este relevantă. În cazul în care cererea de despăgubire formulată împotriva producătorului de autovehicule în cazul unei încălcări a articolului 18 alineatul (1), a articolului 26 alineatul (1), a articolului 46 din Directiva 2007/46 și a articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 ar fi întemeiată pe o culpă, ar trebui să se răspundă la întrebarea dacă caracterul inevitabil al unei erori de drept poate fi dedus dintr-o furnizare de informații sau dintr-o omologare a autorității responsabile pentru omologarea CE de tip sau pentru măsurile ulterioare [prima întrebare preliminară litera b)]. În ipoteza în care, în această privință, s-ar aplica principiile din Hotărârea din 18 iunie 2013, Schenker & Co. și alții, C-681/11, EU:C:2013:404, nu ar fi relevantă o omologare sau furnizare de informații de către autoritatea responsabilă pentru omologarea CE de tip sau pentru măsurile ulterioare. Un producător ar trebui să se aștepte că Curtea de Justiție va aprecia admisibilitatea unui dispozitiv de manipulare în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 într-un mod diferit de autoritatea competentă.
- 31 Chiar dacă o omologare de către autoritatea responsabilă pentru omologarea CE de tip sau pentru măsurile ulterioare ar trebui să justifice încrederea producătorului de autovehicule în faptul că autoritatea nu va lua măsuri împotriva sa, este discutabil dacă producătorul se poate baza pe această încredere și în raport cu cumpărătorii autovehiculului. În plus, principiul efectivității pledează în favoarea faptului că producătorul nu beneficiază de protecția încrederii legitime în raport cu cumpărătorul. În caz contrar, o încălcare a dreptului Uniunii de către producător ar fi lipsită de sancțiune dacă încălcarea ar fi întemeiată pe aprecierea eronată a autorității competente. Acest lucru ar fi contrar cerinței potrivit căreia sancțiunile pentru nerespectarea dispozițiilor directivei trebuie să fie efective, proporționale și disuasive (Hotărârea din 21 martie 2023, Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de autovehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2023:229, punctele 85 și 88).
- 32 În cazul în care omologarea sau informațiile furnizate de autoritatea competentă pentru omologarea CE de tip sau pentru măsurile ulterioare ar genera o încredere legitimă a producătorului de automobile că acționează în mod legal, se pune problema dacă o omologare ipotetică are de asemenea acest efect [prima întrebare preliminară litera c)]. În cauza Schenker, Curtea a statuat că nu se poate invoca o încălcare a principiului încrederii legitime în cazul în care administrația competentă nu a furnizat asigurări precise (Hotărârea din 18 iunie 2013, Schenker & Co. și alții, C-681/11, EU:C:2013:404, punctul 41). În plus, avocata generală Kokott a declarat în această cauză că cerința minimă pentru recunoașterea

încrederii legitime este ca decizia administrativă sau judiciară să se refere la exact aceleași probleme de fapt și de drept pe baza cărora întreprinderea în cauză invocă o eroare de drept care exclude vinovăția și că pot fi invocate numai acele declarații ale autorității sau ale instanței care sunt conținute expres în decizia respectivă, nu însă și alte concluzii care pot fi deduse în mod implicit din decizie (Concluziile avocatei generale Kokott prezentate în cauza Schenker & Co. și alții, C-681/11, EU:C:2013:126, punctul 91). În cazul unei omologări sau al unei furnizări de informații ipotetice, așadar în cazul ipotetic al unei solicitări de informații supuse omologării sau furnizării de informații, această cerință nu ar fi îndeplinită, deoarece într-un astfel de caz lipsesc declarațiile explicite și precise ale unei autorități cu privire la o situație de fapt concretă.

- 33 În plus, principiul efectivității pledează împotriva luării în considerare a unei omologări ipotetice. În cazul în care un stat membru ar recunoaște astfel în privința producătorilor de vehicule o eroare de drept inevitabilă, părțile prejudiciate în cauză nu ar primi nicio despăgubire. Nu ar fi garantat caracterul adecvat al cuantumului despăgubirilor și nici un efect disuasiv al sancțiunilor în caz de încălcări, așa cum consideră necesar Curtea de Justiție.
- 34 Întrebările preliminare 1 a)-c) sunt determinante pentru soluționarea tuturor litigiilor prezentate. În cazul unui răspuns negativ la una dintre întrebări, o omologare ipotetică de către Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule) nu ar fi relevantă pentru drepturile civile la despăgubire, supuse examinării, ale cumpărătorului autovehiculului împotriva producătorului.
- 35 Cu privire la a doua întrebare: Aceasta privește numai a cincea procedură. În cazul unui răspuns afirmativ, reclamantul are un drept material la despăgubiri.
- 36 Problema care se ridică este dacă producătorul de autovehicule care a furnizat o actualizare a software-ului cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie să plătească despăgubiri proprietarului autovehiculului în cazul în care acesta din urmă suferă un prejudiciu ca urmare a dispozitivului de manipulare interzis, instalat odată cu actualizarea.
- 37 În această privință, conform dreptului național, nu există o încălcare a unei legi care protejează un terț, întrucât această încălcare constă în emiterea unui certificat de conformitate incorect de către producătorul autovehiculului. Cu toate acestea, cu ocazia actualizării nu se eliberează un nou certificat de conformitate. Actualizarea nu ar constitui, așadar, un element de legătură valabil pentru a angaja răspunderea pentru prejudicii a producătorului de autovehicule în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 6 alineatul (1) și cu articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV. Se susține de asemenea că prejudiciul care întemeiază răspunderea apare în momentul încheierii contractului de vânzare-cumpărare nedorit. Acțiunile realizate *a posteriori*, precum actualizarea, nu ar mai fi putut să se afle la originea deciziei de cumpărare.

- 38 Cu toate acestea, în conformitate cu dreptul Uniunii, ar putea fi necesar ca proprietarul autovehiculului să aibă un drept la despăgubiri într-un astfel de caz. Acest lucru este susținut de faptul că, prin furnizarea și instalarea actualizării, producătorul creează o situație ilicită care contravine certificatului de conformitate. La fel ca în cazul introducerii pe piață a unui autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, o actualizare prin care este instalat un dispozitiv de manipulare interzis poate duce la o interdicție de exploatare de către autoritatea competentă. Potrivit instanței de trimitere, comportamentul reprobabil al producătorului care atrage răspunderea constă în livrarea și instalarea ferestrei termice interzise. Acesta este elementul de legătură relevant pentru răspunderea producătorului de autovehicule, iar nu eliberarea unui certificat de conformitate incorect sau o decizie de cumpărare ulterioară. Inexactitatea certificatului de conformitate este doar una dintre consecințele inevitabile ale instalării unui dispozitiv de manipulare interzis, o altă consecință posibilă fiind decizia de cumpărare a unui cumpărător care se bazează pe exactitatea certificatului de conformitate.
- 39 Împrejurarea că nu se eliberează un nou certificat de conformitate cu ocazia actualizării nu poate fi relevantă. În conformitate cu articolul 3 alineatul (6) din EG-FGV coroborat cu articolul 3 punctul 36 din Directiva 2007/46, producătorul eliberează certificatul de conformitate pentru a certifica faptul că, în momentul fabricării, un autovehicul aparținând seriei tipului omologat în conformitate cu această directivă a respectat toate actele de reglementare. Certificatul de conformitate este valabil pentru întreaga durată de exploatare a autovehiculului. În cazul în care producătorul modifică ulterior, în mod neautorizat, starea vehiculului, acest certificat devine inevitabil incorect.
- 40 Cu privire la a treia întrebare: În cazul unui prejudiciu cauzat doar prin neglijență, BGH (Curtea Federală de Justiție) respinge un drept al cumpărătorului împotriva producătorului de rambursare a prețului de achiziție în schimbul restituirii autovehiculului (așa-numitele despăgubiri *majore*), deoarece dreptul cumpărătorului la autodeterminare economică este protejat doar în cazul unui prejudiciu cauzat în mod contrar bunelor moravuri, dar nu și în cazul unui prejudiciu cauzat doar prin neglijență. BGH (Curtea Federală de Justiție) consideră că interesul cumpărătorului, care este protejat în temeiul dreptului Uniunii, este acela de a nu suferi o pierdere de active în sensul ipotezei diferenței și acordă cumpărătorului, în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 6 alineatul (1) și cu articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV, doar un drept pentru așa-numite despăgubiri *minime*, așadar doar un drept pecuniar.
- 41 Potrivit indicațiilor BGH (Curtea Federală de Justiție), instanța de fond trebuie să estimeze, conform propriei aprecieri, ținând seama de toate împrejurările, cuantumul daunelor diferențiale. În această privință, trebuie să se țină seama de faptul că, din motive de eficiență care decurg din dreptul Uniunii, prejudiciul estimat trebuie să fie de cel puțin 5 % din prețul de achiziție plătit, însă, din motive de proporționalitate, nu trebuie nici să depășească 15 % din prețul de

achiziție plătit. Beneficiile legate de utilizare și valoarea reziduală a autovehiculului trebuie deduse din cuantumul despăgubirii în măsura în care depășesc valoarea autovehiculului la încheierea contractului de vânzare-cumpărare (prețul plătit minus cuantumul despăgubirii). În opinia BGH (Curtea Federală de Justiție), acest lucru este în conformitate cu legislația Uniunii, ținând seama de cerința unor sancțiuni eficiente și disuasive.

- 42 Cu toate acestea, ridică îndoieli aspectul dacă deducerea beneficiilor de utilizare din cuantumul despăgubirii este conformă cu dreptul Uniunii. În cazul în care, potrivit BGH (Curtea Federală de Justiție), cumpărătorul prejudiciat ar trebui să permită deducerea beneficiilor de utilizare din dreptul la despăgubiri minime, ar primi o despăgubire mai mică în funcție de intensitatea utilizării autovehiculului. În această privință, nu poate fi identificat niciun motiv obiectiv. El nu se îmbogățește în cazul în care utilizează propriul autovehicul. Prin urmare, este arbitrară reducerea prejudiciului din cauza intensității utilizării.
- 43 Într-adevăr, dreptul Uniunii impune cumpărătorului să permită deducerea kilometrilor parcurși în cazul în care solicită așa-numita despăgubire majoră, și anume dreptul la rambursarea prețului de achiziție în schimbul restituirii autovehiculului. Avocatul general Rantos consideră că, în această situație, este necesar să se deducă beneficiile utilizării efective a autovehiculului în cauză din prețul de achiziție rambursat, întrucât protecția drepturilor garantate de Directiva 2007/46 nu trebuie să conducă la o îmbogățire fără justă cauză (Concluziile avocatului general Rantos în cauza Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de autovehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2022:42061, punctele 61 și 62).
- 44 Cu toate acestea, conform opiniei exprimate în speță, acest lucru nu se poate aplica atunci când cumpărătorul solicită doar despăgubiri minime, dat fiind că, în acest caz, el rămâne proprietarul autovehiculului. Utilizarea se face pe cont propriu, iar vehiculul său își pierde valoarea. În consecință, el nu se îmbogățește prin utilizarea vehiculului. De asemenea, deducerea beneficiilor de utilizare din despăgubirile minime nu ar trebui să conducă la rezultate nerezonabile și, prin urmare, să încalce principiul efectivității. Avocatul general Rantos subliniază că această deducere nu trebuie să conducă la faptul că, în cele din urmă, cumpărătorul nu primește nicio despăgubire pentru prejudiciul suferit (punctul 62 din concluziile citate). Or exact aceasta ar fi situația, potrivit metodei de imputare a BGH (Curtea Federală de Justiție), în cazul în care un cumpărător și-a utilizat intensiv vehiculul la momentul pronunțării hotărârii judecătorești.
- 45 În plus, limitarea forfetară a daunelor diferențiale la o valoare maximă de 15 % din prețul de achiziție, conform jurisprudenței BGH (Curtea Federală de Justiție), este probabil contrară dreptului Uniunii, deoarece contravine principiului efectivității, întrucât valoarea depreciată a autovehiculelor ca urmare a dispozitivelor de manipulare instalate va fi adesea mai mare de 15 % din prețul de achiziție. Cu toate acestea, limita maximă schematică de 15 % stabilită de BGH (Curtea Federală de Justiție) nu permite instanțelor naționale să ia în considerare

acest aspect. Pe de altă parte, ar trebui să se țină seama de faptul că, în conformitate cu cele stabilite de BGH (Curtea Federală de Justiție), cumpărătorul nu poate solicita decât compensarea financiară a prejudiciului și trebuie să păstreze autovehiculul. În cazul în care acest drept pecuniar este limitat la o sumă de 15 % din prețul de achiziție, interesul cumpărătorului autovehiculului de a primi o despăgubire adecvată nu poate fi luat în considerare în mod corespunzător.

- 46 În cazul în care răspunsul la a treia întrebare preliminară litera a) este negativ, beneficiile legate de utilizare, în măsura în care acestea depășesc valoarea autovehiculului la încheierea contractului de vânzare-cumpărare (prețul de achiziție minus valoarea despăgubirilor), nu vor fi luate în considerare în cadrul procedurii prezentate. Intensitatea utilizării autovehiculului și valoarea reziduală nu ar fi relevante.
- 47 În cazul în care răspunsul la a treia întrebare preliminară litera b) este negativ, în a doua și în a patra procedură, în care quantumul despăgubirilor este lăsat la discreția instanței judecătorești, ar putea fi acordate, cu titlu de despăgubiri, și sume mai mari de 15 % din prețul de achiziție. În acest caz, în prima procedură, pe lângă despăgubirile solicitate de 15 % din prețul de achiziție, ar putea fi de asemenea acordate costurile de finanțare, ca un alt element de despăgubire, deoarece costurile de finanțare sunt, în principiu, eligibile pentru compensare.