

Cauza C-667/23

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:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

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) 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 T6 Caravelle 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA288, fabricat de pârâtă. Reclamanta a cumpărat autovehiculul din UE, ca mașină nouă, la prețul de 38 185 de euro. Nu se contestă că, la momentul achiziționării autovehiculului, exista o așa-numită fereastră termică. În afara ferestrei, rata de recirculare a gazelor de evacuare este redusă treptat. Acest lucru determină emisii mai mari de NO_x (= oxid de azot) în timpul funcționării autovehiculului în afara ferestrei termice.
- 3 Reclamanta se consideră prejudiciată în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. Ea consideră că fereastra termică este un dispozitiv de manipulare interzis și susține că, în plus, există un sistem inadmisibil de detectare a bancului de testare. Reclamanta solicită plata unei despăgubiri al cărei quantum este lăsat la aprecierea instanței judecătorești, dar nu mai puțin de 9 546,25 euro (= 25 % din prețul de achiziție), iar, în subsidiar, plata a 5 727,75 euro (= 15 % din prețul de achiziție).
- 4 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Ea contestă existența unui sistem de detectare a bancului de testare. În ceea ce privește fereastra termică, pârâta susține în final că aceasta se întinde pe un interval cuprins între +12°C și aproximativ +39°C. Pârâta invocă, cu titlu suplimentar, o eroare de drept inevitabilă și face trimitere la o omologare ipotetică din partea Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Autovehicule).

- 5 A doua procedură: Autovehiculul VW Passat Variant Comfortline 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA288, fabricat de pârâtă. Este necontestat faptul că autovehiculul dispune de un sistem de detectare a bancului de testare. Reclamantul a achiziționat autovehiculul la prețul de 13 930 de euro, la un kilometraj de 93 350 km. El și l-a finanțat printr-un împrumut acordat de Volkswagen Bank.
- 6 Reclamantul consideră că a fost prejudiciat de pârâtă în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. El consideră că sistemul de detectare a bancului de testare este inadmisibil și susține că există încă un dispozitiv de manipulare inadmisibil, sub forma unei ferestre termice. Reclamantul solicită plata sumei în cuantum de 2 089,50 euro și rambursarea costurilor de finanțare de 409,20 euro.
- 7 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 și ar împiedica luarea în calcul a emisiilor de NOx din ciclurile anterioare sau neluarea în considerare a emisiilor de NOx generate în cursul ciclului. În plus, sistemul de detectare a bancului de testare ar avea ca efect creșterea, în funcție de temperatura gazelor de evacuare și de îmbătrânirea CSN-ului, a temperaturii CSN-ului în NEDC imediat înaintea primului eveniment de regenerare a CSN-ului. Pârâta susține că sistemul de detectare a bancului de testare este admisibil, întrucât nu are nicio influență măsurabilă asupra emisiilor de NOx și, în orice caz, nicio influență relevantă din perspectiva valorilor-limită. Pârâta consideră de asemenea că fereastra termică este admisibilă. În această privință, ea susține că recircularea gazelor de evacuare este 100 % activă între -24°C și +70°C. 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: 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 autovehiculul dispune de un sistem de detectare a bancului de testare. Acest lucru conduce la emisii mai mari de NOx (= oxid de azot) în timpul funcționării normale a autovehiculului. Reclamantul a cumpărat autovehiculul pentru o sumă de 25 300 de euro la un kilometraj de 20 km.
- 9 Reclamantul consideră că a fost prejudiciat de pârâtă în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. El consideră că sistemul de detectare a bancului de testare este inadmisibil și susține că există încă un dispozitiv de manipulare inadmisibil, sub forma unei ferestre termice. Reclamantul solicită plata unei despăgubiri al cărei cuantum este lăsat la aprecierea instanței judecătorești, dar nu mai puțin de 6 325 de euro (= 25 % din prețul de achiziție), iar, în subsidiar, plata a 3 795 de euro (= 15 % din prețul de achiziție).

- 10 Pârâta solicită respingerea acțiunii. În apărarea sa, aceasta invocă aceleași argumente ca și în a doua procedură.
- 11 A patra procedură: Autovehiculul VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA288, fabricat de pârâtă. Este necontestat faptul că autovehiculul dispune de un sistem de detectare a bancului de testare. Reclamantul a cumpărat autovehiculul pentru suma de 22 500 de euro, la un kilometraj de 0 km.
- 12 Reclamantul consideră că a fost prejudiciat de pârâtă în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. El consideră că sistemul de detectare a bancului de testare este inadmisibil și susține că există și alte dispozitive de manipulare interzise, printre care o fereastră termică. Reclamantul solicită plata sumei de 14 743,22 euro (rambursarea prețului de achiziție după deducerea unei indemnizații de utilizare în cuantum de 7 756,78 euro, pentru cei 120 661 km parcurși până la introducerea acțiunii) în schimbul restituirii și transferului proprietății asupra autovehiculului și, cu titlu subsidiar, a sumei de 3 375 de euro (=15 % din prețul de achiziție).
- 13 Pârâta solicită respingerea acțiunii. În apărarea sa, aceasta invocă aceleași argumente ca și în a doua procedură.
- 14 A cincea procedură: Autovehiculul VW Sharan 2.0 TDI a fost introdus pe piață cu un motor diesel de tip EA288 fabricat de pârâtă. Este necontestat faptul că autovehiculul dispune de un sistem de detectare a bancului de testare. Reclamantul a cumpărat autovehiculul pentru suma de 42 980 de euro, la un kilometraj de 15 468 km.
- 15 Reclamantul consideră că a fost prejudiciat de pârâtă în mod intenționat și contrar bunelor moravuri. El consideră că sistemul de detectare a bancului de testare este inadmisibil și susține că există și alte dispozitive de manipulare inadmisibile, și anume o fereastră termică și un sistem de deconectare, în funcție de turația motorului, a curățării gazelor de evacuare și a catalizatorului SCR. Reclamantul solicită plata unei sume de 27 313,47 euro (rambursarea prețului de achiziție după deducerea unei indemnizații pentru utilizare în cuantum de 15 666,53 euro, pentru cei 103 714 km parcurși până la data ședinței), în schimbul restituirii și al transferului proprietății asupra autovehiculului. Cu titlu subsidiar, el solicită plata sumei de 6 447 de euro (=15 % din prețul de achiziție), precum și pronunțarea unei hotărâri prin care să se constate că pârâta este obligată să îl despăgubească pe reclamant pentru viitoare prejudicii suplimentare rezultate din dispozitivele de manipulare interzise.
- 16 Pârâta solicită respingerea acțiunii. Pârâta consideră că nici sistemul de detectare a bancului de testare, nici fereastra termică nu pot fi considerate dispozitive de manipulare interzise. Pârâta recunoaște că sistemul de detectare a bancului de testare are ca efect faptul că, în cursul deplasării pe bancul de testare, după atingerea temperaturii de funcționare a catalizatorului SCR de cel puțin 200°C, se menține un mod de funcționare cu o rată crescută de recirculare a gazelor de

evacuare, în timp ce, în traficul rutier, la acest moment se trece la un mod de funcționare cu o rată de recirculare a gazelor de evacuare redusă. De asemenea, sistemul de detectare a bancului de testare are ca efect faptul că, în NEDC, injectarea de AdBlue în catalizatorul SCR începe deja de la o temperatură de funcționare de aproximativ 130°C, în loc de aproximativ 150°C, cum este cazul în funcționarea reală pe șosea. Pârâta susține că niciunul dintre aceste aspecte nu are o influență măsurabilă asupra emisiilor de NOx și, în orice caz, o influență relevantă din perspectiva valorilor-limită. În ceea ce privește fereastra termică, pârâta afirmă că recircularea gazelor de evacuare este activă în proporție de 100 % între -24°C și +70°C. 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

- 17 Observații introductive: În prima procedură, un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 a fost, probabil, prezent la achiziționarea vehiculului. În celelalte patru proceduri, există cel puțin un indiciu puternic în acest sens, sub forma sistemului de detectare a bancului de testare.
- 18 În cazul autovehiculului din prima procedură, recircularea gazelor de evacuare este redusă de la o temperatură ambiantă de cel mult +12°C și, din această cauză, există – în opinia instanței de trimitere – o fereastră termică inadmisibilă, care nu este permisă nici cu titlu de excepție în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007.
- 19 În plus, în această procedură 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.
- 20 În celelalte patru proceduri, există un dezacord cu privire la aspectul dacă fereastra termică și/sau sistemul de detectare a bancului de testare conduc la o creștere a emisiilor în condiții normale de conducere. Prin urmare, în această procedură nu s-a stabilit existența 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 încercare este un indiciu puternic în acest sens.
- 21 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 la autorului prejudiciului. Este însă posibil ca acesta să lipsească în cazurile prezentate.

- 22 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.
- 23 O încălcare de către pârâtă a legislației europene în materie de emisii este prezentă în prima procedură sub forma unei ferestre termice inadmisibile, iar în celelalte patru proceduri există un indiciu puternic în acest sens sub forma unui sistem de detectare a bancului de testare.
- 24 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.
- 25 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 doua întrebare preliminară se referă la aceste probleme.
- 26 Cu privire la întrebările preliminare concrete: Observațiile instanței de trimitere în această privință corespund, în esență, observațiilor privind prima și a treia întrebare preliminară din cererea de decizie preliminară formulată în cauza C-666/23 (a se vedea punctele 25-34 și 40-47 din rezumatul acestei cereri de decizie preliminară).