

Cauza C-251/23

Addendum la cererea de decizie preliminară

Data depunerii:

14 august 2023

Instanța de trimitere:

Landgericht Duisburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

21 iulie 2023

Reclamant:

OB

Pârâtă:

Mercedes-Benz Group AG

[OMISSIS]

**LANDGERICHT DUISBURG
(TRIBUNALUL REGIONAL DIN DUISBURG, GERMANIA)**

ORDONANȚĂ *

În litigiul

Domnul O B [OMISSIS]

– reclamant –

[OMISSIS]

împotriva

Mercedes-Benz Group AG, fostă Daimler AG, [OMISSIS] Stuttgart

* Nota traducătorului: cele patru completări pe care Landgericht Duisburg le-a adus cererilor de decizie preliminară C-251/23, C-308/23, C-371/23 și C-478/23 prin cele patru ordonanțe ale sale din 21 iulie 2023 sunt în esență identice.

– pârâtă, –

[OMISSIS] [OR. 2]

Camera 1 civilă a Landgericht Duisburg (Tribunalul Regional din Duisburg)

[OMISSIS]

a decis:

la 21 iulie 2023

În completarea ordonanței din 5 aprilie 2023, solicită Curții de Justiție a Uniunii Europene să răspundă în același context ca cel al cererii de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE prin ordonanța din 5 aprilie 2023, la următoarele întrebări suplimentare:

6. Dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007, în special articolul 18 alineatul (1) și articolul 3 punctul 36 din directiva menționată, au de asemenea scopul de a proteja în mod specific cumpărătorul individual al unui vehicul împotriva cumpărării unui vehicul care nu corespunde cerințelor dreptului Uniunii Europene, pe care nu l-ar fi cumpărat dacă ar fi cunoscut că vehiculul nu corespunde cerințelor dreptului Uniunii Europene, deoarece nu ar fi dorit?
7. Independent de răspunsul la întrebarea de mai sus, dreptul Uniunii impune, în cazul unei încălcări săvârșite de producătorul unui vehicul a dispozițiilor Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 sau a dispozițiilor naționale adoptate pe baza acesteia, în special în cazul unei încălcări de către producătorul vehiculului a interdicției de a elibera un certificat de conformitate necorespunzător, obligarea producătorului, de fiecare dată sau cel puțin în anumite situații, să libereze complet cumpărătorul de consecințele cumpărării care se deduc din această încălcare, a unui vehicul care nu corespunde dispozițiilor dreptului Uniunii, prin urmare, este acesta obligat să îi restituie la cerere costurile de cumpărare a acestui vehicul, eventual în schimbul predării sau transferului dreptului de proprietate asupra vehiculului și scăzând valoarea celorlalte avantaje pe care este posibil să le fi obținut cumpărătorul în urma cumpărării vehiculului? [OR. 3] Dacă restituirea este posibilă numai în anumite situații: care sunt aceste situații?
8. În cazul unui răspuns negativ la a șaptea întrebare sau dacă răspunsul este afirmativ numai pentru anumite situații: limitarea dreptului la despăgubiri al cumpărătorului unui vehicul care nu corespunde dispozițiilor de drept al Uniunii Europene privind emisiile de gaze de eșapament și/sau caracteristicile sistemului său de control al emisiilor

la acea sumă de bani plătită de cumpărător peste valoarea normală a vehiculului ținând seama de riscurile pe care le implică un dispozitiv de manipulare interzis este totdeauna conformă cu dispozițiile de drept al Uniunii Europene în cazul în care producătorul a emis din simplă culpă un certificat de conformitate necorespunzător, din care rezultă conformitatea vehiculului cu toate actele juridice de la momentul fabricării sale? Dacă nu acesta este totdeauna cazul: care sunt situațiile în care nu se regăsește acest caz?

9. În cazul unui răspuns afirmativ la a opta întrebare: limitarea dreptului la despăgubiri al cumpărătorului unui vehicul care nu corespunde dispozițiilor de drept al Uniunii Europene privind emisiile de gaze de eșapament și/sau caracteristicile sistemului său de control al emisiilor la acea sumă de bani plătită de cumpărător peste valoarea normală a vehiculului ținând seama de riscurile pe care le implică un dispozitiv de manipulare interzis, fără a depăși însă 15 % din prețul de cumpărare, este totdeauna conformă cu dispozițiile de drept al Uniunii Europene în cazul în care producătorul a emis din simplă culpă un certificat de conformitate necorespunzător, din care rezultă conformitatea vehiculului cu toate actele juridice de la momentul fabricării sale? Dacă nu acesta este totdeauna cazul: care sunt situațiile în care nu se regăsește acest caz? [OR. 4]

I.

Situația de fapt care stă la baza prezentului litigiu rezultă, în măsura relevantă pentru cererea de decizie preliminară formulată, din ordonanța instanței din 5 aprilie 2023, menționată în dispozitiv, precum și din dosarul 1 O 49/20 depus deja la Curtea de Justiție a Uniunii Europene (cauza C-251/23 de pe rolul Curții).

II.

Motivul pentru completarea întrebărilor preliminare adresate prin ordonanța menționată cu întrebările a șasea-a noua din dispozitivul prezentei ordonanțe este constituit de precizările Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania; denumită în continuare „BGH”) din hotărârile din 26 iunie 2023 (cauzele nr. VIa ZR 335/21, VIa ZR 533/21 și VIa ZR 1031/22), pronunțate ținând seama de Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 21 martie 2023 (cauza C-100/21).

1.

Astfel cum rezultă din ordonanța menționată din 5 aprilie 2023, instanța a dedus din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 o interdicție de a elibera un certificat de conformitate necorespunzător pentru un vehicul pentru care este necesar să se elibereze un certificat de conformitate în temeiul articolului 18 alineatul (1) și al articolului 3 punctul 36 din directiva menționată – această interpretare corespunde celei a BGH

(*ibidem*, punctul 23). De asemenea, din Hotărârea amintită a Curții de Justiție a Uniunii Europene din 21 martie 2023, instanța a dedus că această interdicție are totodată scopul de a proteja cumpărătorii individuali ai unui vehicul împotriva cumpărării unui vehicul care nu corespunde cerințelor impuse de dreptul Uniunii Europene.

În considerarea celor arătate de BGH în cele trei hotărâri ale sale, menționate în paragraful care precedă punctului 1, și după o nouă examinare aprofundată se ridică problema dacă dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din [OR. 5] 5 septembrie 2007, în special interdicția de a elibera un certificat de conformitate necorespunzător pentru un vehicul, au drept scop și protejarea specifică a cumpărătorului individual împotriva cumpărării unui vehicul care nu corespunde cerințelor impuse de dreptul Uniunii Europene, pe care, dacă ar fi cunoscut împrejurările de fapt, nu ar fi dorit să îl cumpere și pe care, prin urmare, nici nu l-ar fi cumpărat, cu alte cuvinte de a proteja, de asemenea, dreptul său economic la autodeterminare și în special interesul său de a nu-și asuma o obligație nedorită.

Dacă acesta este cazul, în prezentul litigiu se poate avea în vedere dreptul invocat de reclamant la restituirea prețului de cumpărare în schimbul predării și transferului proprietății asupra vehiculului, scăzând valoarea pentru foloasele obținute de el din vehicul în conformitate cu articolul 823 alineatul (2) din Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil german, denumit în continuare „BGB”) coroborat cu articolul 6 alineatul (1) din EG- Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (regulament german privind omologarea vehiculelor în funcție de tipul CE, denumit în continuare „EG-FGV”), adoptat în temeiul Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și al Consiliului din 5 septembrie 2007. În caz contrar, acest drept poate fi avut în vedere numai dacă răspunsul la a șaptea întrebare din dispozitivul prezentei ordonanțe este afirmativ sau atunci când – situație care, ținând seama de situația de fapt actuală din cauză, nu se va regăsi în speță – s-ar constata că pârâta l-a prejudiciat pe reclamant cu intenție și contrar bunelor moravuri (în cel din urmă caz, BGH admite un drept corespunzător, a se vedea de exemplu hotărârea BGH din 25 mai 2020, cauza nr. VI ZR 252/19).

Dreptul invocat de reclamant are ca temei articolul 823 alineatul (2) din BGB, în cazul în care cumpărătorul individual al vehiculului – în speță, reclamantul – ar trebui să fie protejat prin dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 și, astfel, prin dispozițiile naționale adoptate pe baza acestei directive – în speță, articolul 6 alineatul (1) din EG-FGV – în special și împotriva cumpărării unui vehicul care nu corespunde cerințelor impuse de dreptul Uniunii, pe care, dacă ar fi cunoscut împrejurările de fapt, nu ar fi dorit să îl cumpere și pe care, prin urmare, nici nu l-ar fi cumpărat, cu alte cuvinte, dacă prin dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 și astfel prin dispozițiile naționale adoptate pe baza acesteia ar trebui protejată, de asemenea, libertatea generală de acțiune și, ca o consecință a acesteia, dreptul la autodeterminare economică a cumpărătorului – în speță, reclamantul –, așadar, interesul de a nu [OR. 6] asuma

o obligație nedorită, și anume de așa manieră încât eliberarea – eventual din culpă – a unui certificat de conformitate necorespunzător să determine dreptul – născut din regimul consecințelor juridice din materie delictuală – al cumpărătorului împotriva producătorului la restituirea prețului de cumpărare (a se vedea în special BGH, *ibidem*, în special punctele 20 și 23). În acest caz, cumpărarea nedorită defavorabilă a vehiculului intră astfel, privită separat, în domeniul de protecție al legii încălcate, *id est* în domeniul de protecție a cumpărătorului al legii încălcate. Aceasta este, în opinia BGH, condiția ce trebuie îndeplinită pentru a se constata dreptul cumpărătorului împotriva producătorului vehiculului de a fi liberat de consecințele cumpărării vehiculului, și anume, în ultimă analiză, dreptul cumpărătorului – în speță, reclamantul – la anularea contractului în conformitate cu articolul 823 alineatul (2) din BGB (a se vedea în special BGH, *ibidem*, în special punctul 20).

BGH consideră, în continuare, că dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 și dispozițiile de drept german adoptate pe baza directivei nu prevăd un asemenea scop de protecție (a se vedea în special BGH, *ibidem*, punctele 19, 24 și urm.). În opinia acesteia, interesul protejat de dreptul Uniunii rezidă numai în a evita un prejudiciu patrimonial în sensul unei scăderi de valoare ca urmare a încheierii unui contract de cumpărare a unui vehicul din cauza încălcării de către producătorul vehiculului a dreptului Uniunii privind emisiile (BGH, *ibidem*, punctul 32). În opinia BGH, protecția conferită de dreptul Uniunii nu se extinde însă asupra interesului cumpărătorului de a nu fi ținut de contract (BGH, *ibidem*, punctul 19).

Din această cauză, BGH nu recunoaște, numai pe baza unei încălcări a dispozițiilor menționate ale directivei, coroborate cu articolul 6 și articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV, precum și cu articolul 823 alineatul (2) din BGB, cumpărătorului unui vehicul dreptul – invocat în speță de reclamant – la restituirea costurilor cumpărării vehiculului, eventual în schimbul predării și transferului proprietății vehiculului și scăzând valoarea altor beneficii obținute prin cumpărarea vehiculului [OR. 7] [OMISSIS], ci numai dreptul la repararea prejudiciului ce urmează, după caz, a fi constatat și care se determină ca diferență între situația patrimonială survenită ca urmare a evenimentului care dă naștere obligației de răspundere și situația patrimonială care ar fi survenit în lipsa oricărui eveniment (a se vedea BGH, *ibidem*, punctul 40).

BGH consideră că este un prejudiciu reparabil pentru motivul unic al unei încălcări a dispozițiilor directivei amintite coroborate cu articolul 6 și cu articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV, precum și cu articolul 823 alineatul (2) din BGB, doar acea sumă de bani plătită de cumpărător care depășește valoarea normală a bunului cumpărat în considerarea riscurilor legate de dispozitivul de manipulare interzis (BGH, *ibidem*, punctul 40) și limitează acest drept la minim 5 % din preț de cumpărare și la maxim 15 % din prețul de cumpărare (BGH, *ibidem*, punctele 73 și 75).

În acest sens, BGH arată că situația juridică din dreptul Uniunii a fost clarificată prin Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 21 martie 2023 (cauza C-100/21), în care se precizează că cumpărătorul unui vehicul prevăzut cu un dispozitiv de manipulare interzis trebuie pus în situația în care s-ar afla dacă nu ar fi încheiat contractul de vânzare, așadar, că interesul pentru rezilierea contractului de vânzare trebuie să fie inclus în domeniul de protecție material al articolului 6 alineatul (1) și al articolului 27 alineatul (1) din EG-FGV (BGH, *ibidem*, punctul 23).

Cu toate acestea, instanța nu deduce din Hotărârea menționată a Curții de Justiție a Uniunii Europene din 21 martie 2023 nicio clarificare a aspectului dacă dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 urmăresc, de asemenea, să protejeze cumpărătorul individual în mod special împotriva cumpărării unui vehicul care nu corespunde cerințelor impuse de dreptul Uniunii, pe care, dacă ar fi cunoscut împrejurările de fapt, nu ar fi dorit să îl cumpere și pe care, prin urmare, nici nu l-ar fi cumpărat, cu alte cuvinte, dacă este protejată și libertatea sa de decizie, impunând, așadar, în cazul încălcării de către producător a dispozițiilor directivei menționate și a dispozițiilor naționale adoptate pe baza acesteia – în special în cazul unei încălcări a interdicției de eliberare a unui certificat de conformitate necorespunzător –, **[OR. 8]** să i se recunoască dreptul de a fi liberat complet de consecințele contractului întemeiat pe această încălcare, cu alte cuvinte, de a i se restitui, dacă dorește, costurile pentru cumpărarea vehiculului – eventual în schimbul predării acestuia și al transferului proprietății și scăzând alte beneficii obținute prin cumpărarea vehiculului – așa cum solicită reclamantul din prezenta cauză.

Ca atare, instanța consideră, în temeiul articolului 267 TFUE, că este necesar să se solicite Curții de Justiție a Uniunii Europene să răspundă și la întrebarea a șasea suplimentară din dispozitivul prezentei ordonanțe.

2.

Independent de cele ce precedă, instanța nu exclude nici posibilitatea ca dreptul Uniunii, în special principiul efectivității, evocat în Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 21 martie 2023 (C-100/21, punctul 93), să impună obligația de a recunoaște cumpărătorului unui vehicul – în speță, reclamantul –, în cazul în care producătorul – în speță, pârâta – a eliberat un certificat de conformitate care atestă în mod eronat compatibilitatea vehiculului cu toate actele juridice de la momentul fabricării sale, dreptul la restituirea costurilor pentru cumpărarea vehiculului, în schimbul înapoierii acestuia și scăzând avantajele obținute din vehicul.

În schimb, se are în vedere într-un asemenea caz și dreptul la restituirea exclusiv proporțională cu reducerea patrimoniului suferită de cumpărător, situație în care cumpărătorul primește o sumă de bani și trebuie să păstreze vehiculul. În cazul în care producătorul nu a acționat cu intenție și nu l-a prejudiciat intenționat pe cumpărător contrar bunelor moravuri sau nu l-a înșelat, BGH recunoaște

cumpărătorului numai un asemenea drept și limitează în plus cuantumul acestuia (pentru detalii, a se vedea BGH, *ibidem*).

Instanța consideră în orice caz că este posibil ca dreptul Uniunii Europene, ținând seama în special de principiul efectivității, să impună obligația de a recunoaște reclamantului un drept împotriva producătorului de a fi liberat complet de cumpărarea vehiculului, cu alte cuvinte de a i se restitui costurile cumpărării vehiculului, eventual în schimbul predării și transferului proprietății vehiculului și scăzând valoarea altor avantaje obținute din cumpărarea vehiculului, chiar și în cazul în care interesul protejat prin dreptul Uniunii constă numai în a nu suferi un prejudiciu patrimonial [OR. 9] în urma încheierii unui contract de vânzare din cauza încălcării de către producătorul vehiculului a dispozițiilor Uniunii Europene privind emisiile de gaze de eșapament. Instanța consideră că această posibilitate există cu atât mai mult atunci când dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 au ca scop și protejarea libertății de decizie a unui cumpărător individual, în sensul explicat la punctul 1 de mai sus.

Un drept cu un astfel de conținut este în cele din urmă ușor de constatat, iar cuantumul său poate fi, de regulă, determinat, în orice caz, destul de precis, fără a fi necesară o expertiză; nu trebuie să se estimeze decât rulajul total preconizat ce trebuie avut în vedere la calcularea compensării avantajului, ceea ce nu presupune însă dificultăți semnificative.

Acesta conferă cumpărătorului vehiculului protecție amplă împotriva inconvenientelor pe care le-ar suferi, deoarece toate inconvenientele produse sunt compensate.

Instanța nu poate identifica caracterul neadecvat sau neproportional al unei „sanțiuni” pe care o implică un asemenea drept la despăgubiri, întrucât producătorul vehiculului nu trebuie să răspundă decât pentru inconvenientele create prin cumpărare, primind la schimb avantajele obținute de cumpărător din cumpărarea vehiculului, fie prin predarea și transferul proprietății vehiculului, fie prin scăderea valorii altor avantaje obținute. El are posibilitatea tehnică de a aduce apoi vehiculul în stare corespunzătoare și să îl vândă din nou, reducând astfel pierderea ce rezultă din încălcarea legii.

Un drept la simpla restituire proporțională cu diferența patrimonială rezultată în urma cumpărării defavorabile economic a unui vehicul care nu corespunde prevederilor dreptului Uniunii Europene este în schimb defavorabil pentru cumpărătorul vehiculului. Acesta este cazul în special atunci când se consideră prejudiciu care poate fi restituit numai acea sumă care depășește valoarea normală a bunului cumpărat în considerarea riscurilor legate de dispozitivul de manipulare interzis [OR. 10] (a se vedea BGH, *ibidem*, punctul 40).

Nici această din urmă sumă nu este simplu de stabilit, în fapt, în orice caz, în situația în care cuantumul diferenței patrimoniale este contestat, în lipsa unei

expertize costisitoare, în special atunci când este incert dacă în viitor vehiculul va fi scos din uz din cauză că nu corespunde prevederilor dreptului Uniunii Europene. Dacă, în concordanță cu BGH (*ibidem*, punctele 42 *in fine* și 76), se ține seama pentru stabilirea diferenței patrimoniale numai de momentul încheierii contractului, există totdeauna incertitudinea dacă, raportat la ziua de referință pentru stabilirea prejudiciului, vehiculul va fi scos din uz în viitor. Această incertitudine poate însă exista încă și în ziua ultimei dezbateri asupra faptelor. Or, aceasta poate fi relevantă și pentru stabilirea prejudiciului, dacă, contrar jurisprudenței BGH, pentru stabilirea prejudiciului se are în vedere momentul ultimei dezbateri asupra faptelor.

Acest punct de vedere lasă loc la îndoieli în ceea ce privește aspectul dacă pentru cumpărătorul unui vehicul, care nu corespunde din punctul de vedere al emisiilor de gaze de eșapament și/sau al sistemului de control al emisiilor prevederilor dreptului Uniunii, nu este excesiv de dificil să obțină o reparație adecvată pentru prejudiciul suferit, din cauza unei restrângeri, într-un mod contrar dreptului Uniunii Europene, a dreptului său față de producătorul vehiculului, care a încălcat dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007, la un drept de a obține numai restituirea proporțională cu diminuarea patrimoniului său ca urmare a cumpărării vehiculului (a se vedea Hotărârea Curții din 21 martie 2023, cauza C-100/21, punctul 93).

Privind în perspectivă, nu există decât puține indicii pentru a putea cuantifica un drept la despăgubiri cu un asemenea conținut. Astfel, diferența patrimonială este dificil de stabilit în mod fiabil, întrucât nu se poate ști cum vor evolua lucrurile în viitor, cu alte cuvinte, cum vor reacționa autoritățile și ce posibilități tehnice vor fi găsite pentru a elimina eventualele dispozitive de comutare și control care (încă mai) există, precum și efectele defavorabile ale unei modificări a configurației sistemului de comandă a vehiculului. Acesta este cazul mai ales atunci când, în concordanță cu cele arătate de BGH [**OR. 11**] (*ibidem*, punctele 42 *in fine* și 76), diferența patrimonială, raportată numai la momentul încheierii contractului, ar trebui să fie relevantă pentru stabilirea diferenței patrimoniale ce trebuie restituită, dar și atunci când se are în vedere în acest sens momentul ultimei dezbateri asupra faptelor, atât timp cât evoluția situației privind vehiculul respectiv este încă incertă, pentru că este încă neclar dacă se va dispune scoaterea sa din uz sau dacă vor fi necesare oarecare măsuri tehnice, ce ar putea eventual implica alte dezavantaje. Contrar celor reținute fără o motivare precisă de BGH (*ibidem*, punctul 78), cuantumul diferenței patrimoniale este greu de stabilit în speță în lipsa unei expertize, iar incertitudinile ce pot fi risipite mai mult sau mai puțin numai prin estimarea prejudiciului sunt aproape inevitabile și după primirea unei expertize. Judecătorul raportor, la fel ca și, evident, majoritatea colegilor săi, nu dispune de cunoștințele de specialitate necesare pentru a estima corect o „diferență patrimonială” chiar și numai în mare prin aplicarea criteriilor indicate de BGH la punctul 76 din hotărârea citată. El nu este tehnician și nu cunoaște practica autorităților care omologhează autovehiculele, astfel încât nu poate aprecia în mare cu ajutorul cunoștințelor sale criteriile considerate relevante de BGH la punctul 76 din hotărârea citată, și anume dezavantajele legate de utilizarea unui

dispozitiv de manipulare interzis, în special riscul unor sancțiuni administrative, întinderea eventualelor limitări ale folosirii și probabilitatea de apariție a unor astfel de limitări în raport cu împrejurări concrete și cu atât mai puțin cu momentul încheierii contractului. Acest lucru este cu atât mai mult valabil când sunt contestate faptele tehnice pe care trebuie întemeiată estimarea prejudiciului. [OMISSIS].

Nici judecătorul unic și nici completul colegial nu ar putea, din cauza lipsei cunoștințelor de specialitate, să estimeze fără a dispune de o expertiză importanța, considerată determinantă de BGH (*ibidem*, punctul 77) [OR. 12] la evaluarea dreptului la despăgubire pentru actul ilicit concret generator de răspundere, asupra scopului prevăzut de dreptul Uniunii de respectare a anumitor valori a emisiilor. Aceasta pentru că, în lipsa unei expertize costisitoare, bazate pe măsurători, instanța nu poate stabili în mare și nici măcar estima care sunt valorile de emisii ale vehiculului care încalcă prevederile legii și care ar fi aceste valori dacă nu ar încălca dispozițiile legale.

Situația este îngreunată și de faptul că efectele defavorabile ale unei modificări a configurației sistemului de comandă a vehiculului în scopul remedierii încălcării legii în cazul unui vehicul sunt deseori, ca în speță, invocate de părțile care pretind despăgubiri și apoi contestate, de regulă, de producătorii de vehicule – judecătorul unic competent în cauză nu are cunoștința de niciun caz în care producătorul a recunoscut inconvenientele afirmate de reclamant ale unei modificări a configurației sistemului de comandă a vehiculului în scopul remedierii încălcării legii în cazul vehiculului –, astfel încât și pentru constatarea acestor efecte de care trebuie să se țină seama neapărat la stabilirea diferenței patrimoniale, este necesar să se solicite expertize care pot fi foarte costisitoare.

Costul expertizelor necesare trebuie plătit în avans de către reclamant în cazul în care, potrivit dreptului german, acesta are sarcina probei, însă reclamantul care nu a încheiat o asigurare corespunzătoare de protecție juridică nu poate, de regulă, să avanseze aceste sume de bani, cel puțin nu fără anumite dificultăți. Chiar dacă reclamantul care nu deține o asigurare de protecție juridică ar putea plăti avansul pentru expertiza necesară, este posibil să nu plătească sumele necesare, motivând că „nu merită”, deoarece despăgubirea pe care ar primi-o poate în plus nu este atât de mare încât să merite plata unui avans din costurile expertizei, costuri care se ridică la cel puțin câteva mii de euro, ținând seama de riscurile procesuale (riscul imposibilității totale sau parțiale de a proba pretențiile). Acest lucru este valabil mai ales având în vedere jurisprudența BGH, potrivit căreia despăgubirea care va fi obținută suplimentar este, în tot cazul, de 15 % din prețul de cumpărare (plafon maxim) - 5 % din prețul de cumpărare (plafon minim) = 10 % din prețul de cumpărare. Există îngrijorarea că un număr mare de cumpărători ai unor vehicule care nu respectă dispozițiile dreptului Uniunii Europene privind emisiile de gaze de evacuare și sistemele de control al emisiilor nu vor invoca restituirea integrală a diferenței patrimoniale la care au dreptul potrivit indicațiilor BGH, pentru simple motive legate de costuri sau, în orice caz, nu vor insista să se administreze probele necesare, ceea ce, în final, duce la același rezultat. [OR. 13]

Această problemă este evitată cu ușurință în cazul stabilirii dreptului la despăgubiri al cumpărătorului care solicită restituirea costurilor cumpărării, eventual, scăzând din acestea avantajele obținute și în schimbul predării vehiculului.

La aceasta se adaugă faptul că, în cazul în care se recunoaște numai dreptul la restituire a diferenței patrimoniale, proporționale, estimate și nestabilite efectiv în mod fiabil, instanța consideră că există riscul ca, din cauza posibilităților insuficiente de constatare, cumpărătorul să nu obțină în final o despăgubire adecvată.

Dacă, astfel cum a decis BGH, pentru stabilirea reducerii patrimoniale se consideră că momentul încheierii contractului este momentul relevant, este posibil, în cazuri extreme, ca vehiculul cumpărătorului să fie scos din uz în termen de o lună de la cumpărarea acestuia, însă cumpărătorul nu va primi ca urmare a acestei scoateri din uz o despăgubire de aproape 100 % din prețul de cumpărare, ci o despăgubire net inferioară acestui procent, și anume, potrivit jurisprudenței BGH (*ibidem*) cel mult 15 % din prețul de cumpărare. Sunt de asemenea posibile și creează îngrijorări și cazuri mai puțin extreme ale unei „estimări eronate”, în care cumpărătorul nu primește nicio despăgubire într-adevăr adecvată.

Chiar dacă se are în vedere momentul ultimei ședințe consacrate faptelor, este posibilă o subcompensare, chiar dacă nu la fel de extremă ca în primul caz menționat mai sus. Astfel, este posibil ca după o lună de la ultima ședință consacrată faptelor vehiculul cumpărătorului să fie scos din uz, astfel încât reducerea patrimonială pe care o suferă este superioară reducerii patrimoniale estimate la momentul ultimei ședințe asupra faptelor; acesta este cazul în special când despăgubirea ar trebui limitată la 15 % din prețul de cumpărare. Și în această privință sunt posibile și creează îngrijorări alte nenumărate situații de estimare eronată, în care cumpărătorul vehiculului nu obține o despăgubire adecvată.

Așa cum rezultă din cele ce precedă, instanța are îndoieli în special în privința considerațiilor BGH referitoare la plafonul maxim al despăgubirii estimate, care ar trebui să se situeze la 15 % din prețul de cumpărare: instanța consideră că este absolut evident că pentru o parte dintre cumpărătorii de vehicule care nu respectă dispozițiile de drept al Uniunii privind emisiile o astfel de limitare [**OR. 14**] a dreptului la despăgubiri face imposibilă, în mod contrar dispozițiilor de drept al Uniunii Europene, primirea unei despăgubiri adecvate pentru prejudiciul suferit, deoarece prejudiciul lor depășește în realitate 15 % din prețul de cumpărare. Instanța nu identifică niciun temei pentru care această diferență patrimonială ar trebui să se limiteze la acest procent maxim din prețul de cumpărare (BGH, *ibidem*, punctele 73 și 75).

Pentru aceleași motive, instanța consideră că este de asemenea cel puțin posibil ca, absolut independent de un plafon maxim al sumei de restituit de cel mult 15 % din prețul de cumpărare, pentru o parte dintre cumpărătorii de vehicule care încalcă dispozițiile de drept al Uniunii Europene privind emisiile, limitarea dreptului la

despăgubiri la suma care depășește valoarea normală a vehiculului, ținând seama de riscurile pe care le implică un dispozitiv de manipulare interzis (a se vedea BGH, *ibidem*, punctul 40), să fie imposibil, contrar dispozițiilor de drept al Uniunii Europene, să obțină o despăgubire adecvată pentru prejudiciu, deoarece prejudiciul pe care l-au suferit este în realitate superior acestei sume.

Pericolul unei eventuale subcompensații, care există din aceste puncte de vedere, poate fi totuși cu ușurință evitat prin stabilirea, dacă se dorește astfel, a dreptului la despăgubiri al cumpărătorului împotriva producătorului vehiculului care nu respectă dispozițiile de drept al Uniunii Europene prin restituirea costurilor cumpărării acestui vehicul, eventual în schimbul predării și transferului proprietății asupra vehiculului și scăzând celelalte avantaje obținute din cumpărarea vehiculului.

Prin urmare, instanța are îndoieli dacă o limitare a dreptului la despăgubiri al cumpărătorului unui vehicul, care nu respectă dispozițiile de drept al Uniunii Europene, împotriva producătorului acestui vehicul care a încălcat dispozițiile Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și al Consiliului din 5 septembrie 2007, la dreptul la restituirea proporțională a diferenței patrimoniale este compatibilă cu prevederile dreptului Uniunii Europene, în special în cazul în care diferența care urmează a fi restituită este încă o dată limitată la un plafon maxim, astfel cum a indicat BGH în hotărârea din 26 iunie 2023 (*ibidem*), citată în repetate rânduri mai sus. Decizia privind această compatibilitate este de competența Curții de Justiție a Uniunii Europene, iar nu a instanței – articolul 267 TFUE. [OR. 15]

În conformitate cu articolul 267 TFUE, instanța nu este competentă nici să aprecieze măsura în care și protecția consumatorului conferită de dreptul Uniunii – reclamantul este un consumator, din câte rezultă din situația de fapt actuală – interzice o limitare a drepturilor unui cumpărător al unui vehicul care nu respectă prevederile dreptului Uniunii Europene la dreptul la restituirea diferenței patrimoniale rezultate în urma cumpărării defavorabile.

3.

Drept urmare, este necesar să se solicite Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, să răspundă de asemenea la întrebările a șasea-noua din dispozitivul prezentei ordonanțe.

Răspunsul Curții este necesar pentru judecarea în continuare și pentru soluționarea prezentului litigiu. Reclamantul solicită restituirea prețului de cumpărare și compensarea cu avantajele obținute, care nu îi poate fi acordată în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB, având în vedere modul în care BGH înțelege conținutul dreptului Uniunii Europene.

Cererea reclamantului poate fi admisă numai dacă cel puțin pentru cauza sa se răspunde afirmativ cel puțin la una dintre întrebările a șasea și a șaptea din dispozitiv. În caz contrar, reclamantului nu i se poate în niciun caz acorda ceea ce

solicită. Dacă, în cauza reclamantului, se răspunde afirmativ la a opta întrebare și, eventual, și la a noua întrebare, dreptul său se reduce încă o dată în considerarea jurisprudenței BGH. Astfel, în orice caz potrivit situației de fapt actuale, nu există indicii legate de o încălcare intenționată a legii de către pârâtă, ținând seama de argumentele acesteia expuse în ordonanța din 5 aprilie 2023 a instanței și de efectele contradictorii, prezentate în aceeași ordonanță, ale dispozitivelor de comutare în discuție în speță asupra diferitelor tipuri de emisii ale vehiculului.
[OR. 16]

[semnătură]

DOCUMENT DE LUCRU