HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

1 august 2025 *

„Trimitere preliminară – Apropierea legislațiilor – Omologarea de tip a autovehiculelor – Directiva 2007/46/CE – Articolul 18 alineatul (1) – Articolul 26 alineatul (1) – Articolul 46 – Regulamentul (CE) nr. 715/2007 – Articolul 5 alineatul (2) – Autovehicule – Motor diesel – Emisii de poluanți – Reducerea emisiilor de oxid de azot (NO_x) limitată de o «fereastră termică» – Dispozitiv de manipulare – Protecția intereselor unui cumpărător individual al unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit – Montarea acestui dispozitiv după punerea în circulație a vehiculului – Drept la reparație întemeiat pe răspunderea delictuală a producătorului acestui vehicul – Cauză de exonerare – Eroare inevitabilă a producătorului în ceea ce privește caracterul ilicit al dispozitivului de manipulare – Principiul efectivității – Reparație adecvată a prejudiciului – Mod de calcul al reparației – Interval de indemnizare”

În cauza C-666/23,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg, Germania), prin decizia din 27 octombrie 2023, primită de Curte la 9 noiembrie 2023, în procedura

CM,

DS

împotriva

Volkswagen AG,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din doamna M. L. Arastey Sahún (raportoare), președintă de cameră, și domnii D. Gratsias, E. Regan, J. Passer și B. Smulders, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

* Limba de procedură: germana.

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru CM, de K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs și L. Rhiel, Rechtsanwälte;

– pentru Volkswagen AG, de T. André, M. de Lind van Wijngaarden și H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte;

– pentru Comisia Europeană, de J. Flett și M. Noll-Ehlers, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 5 alineatul (2) din 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).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul a două litigii între CM și DS, pe de o parte, și Volkswagen AG, pe de altă parte, în legătură cu repararea prejudiciului suferit ca urmare a achiziționării de vehicule echipate cu dispozitive de manipulare ilicite.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 1999/44/CE

3 Directiva 1999/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 mai 1999 privind anumite aspecte ale vânzării de bunuri de consum și garanțiile conexe (JO 1999, L 171, p. 12, Ediție specială, 15/vol. 5, p. 89) a fost abrogată prin Directiva (UE) 2019/771 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 mai 2019 privind anumite aspecte referitoare la contractele de vânzare de bunuri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2394 și a Directivei 2009/22/CE și de abrogare a Directivei 1999/44/CE (JO 2019, L 136, p. 28), cu efect de la 1 ianuarie 2022. Având în vedere data faptelor din litigiile principale, Directiva 1999/44 rămâne însă aplicabilă acestora din urmă.

4 Articolul 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44 prevedea:

„În cazul unei neconformități, consumatorul are dreptul ca bunurile să fie repuse în conformitate, gratuit, prin reparare sau înlocuire, în conformitate cu alineatul (3), sau la o reducere de preț corespunzătoare sau la rezoluțiunea contractului pentru acele bunuri, în conformitate cu alineatele (5) și (6).”

Directiva 2007/46/CE

5 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), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 385/2009 al Comisiei din 7 mai 2009 (JO 2009, L 118, p. 13) (denumită în continuare „Directiva 2007/46”), a fost abrogată prin Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1), cu efect de la 1 septembrie 2020. Totuși, având în vedere data faptelor din litigiile principale, directiva menționată rămâne aplicabilă acestora din urmă.

6 Articolul 3 punctele 3, 5, 17 și 36 din Directiva 2007/46 avea următorul cuprins:

„În sensul prezentei directive și al actelor de reglementare enumerate în anexa IV, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul lor:

[…]

3. «omologare de tip» înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

[…]

5. «omologare CE de tip» înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă sau în actele de reglementare enumerate la anexa IV sau XI;

[…]

17. «tip de vehicul» înseamnă vehiculele aparținând unei anumite categorii și care nu diferă, cel puțin din punctul de vedere al caracteristicilor esențiale specificate în secțiunea B a anexei II. Un tip de vehicul poate cuprinde variante și versiuni, astfel cum sunt definite în secțiunea B a anexei II;

[…]

36. «certificat de conformitate» înseamnă documentul prezentat în anexa IX, eliberat de producător și care certifică faptul că, în momentul fabricării, un vehicul aparținând seriei tipului omologat în conformitate cu prezenta directivă a respectat toate actele de reglementare”.

7 Articolul 8 alineatul (6) din această directivă prevedea:

„Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui vehicul, precizând motivele deciziei sale.”

8 Articolul 10 alineatul (2) din directiva menționată prevede:

„Statele membre acordă o omologare CE de tip pentru o componentă sau unitate tehnică separată care respectă datele din dosarul informativ și respectă cerințele tehnice prevăzute în directiva individuală sau regulamentul individual aplicabil, după cum se specifică în anexa IV.”

9 Articolul 13 alineatul (1) din aceeași directivă enunța:

„Producătorul informează fără întârziere statul membru care a acordat omologarea CE de tip asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare. Statul membru poate decide, în conformitate cu reglementările din prezentul capitol, asupra procedurii care trebuie urmată. În cazul în care este necesar, statul membru decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare CE de tip trebuie să fie acordată.”

10 Potrivit articolului 18 alineatul (1) din Directiva 2007/46:

„În calitate de deținător al unei omologări CE de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.”

11 Articolul 26 alineatul (1) din această directivă-cadru avea următorul cuprins:

„Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 29 și 30, statele membre înmatriculează și permit vânzarea sau punerea în exploatare a vehiculelor numai dacă acestea sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu articolul 18.

În cazul vehiculelor incomplete, statele membre permit vânzarea acestor vehicule, însă pot refuza înmatricularea lor permanentă și punerea în exploatare atât timp cât aceste vehicule rămân incomplete.”

12 Articolul 30 alineatul (1) din directiva menționată prevedea:

„Dacă statul membru care a acordat omologarea CE de tip constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, acesta ia măsurile necesare, inclusiv, după caz, retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate produse, după caz, sunt aduse în conformitate cu tipul omologat. Autoritatea de omologare a statului membru notifică măsurile luate autorităților de omologare din celelalte state membre.”

13 Articolul 46 din aceeași directivă prevedea:

„Statele membre determină sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor prezentei directive, în special a restricțiilor cuprinse sau care rezultă din articolul 31, și a actelor de reglementare enumerate în partea I a anexei IV și iau toate măsurile necesare pentru punerea în practică a acestora. Sancțiunile stabilite trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Comisiei [Europene] îi sunt notificate de către statele membre aceste dispoziții până la 29 aprilie 2009, precum și orice modificări ulterioare aduse acestora, cât mai curând posibil.”

Regulamentul nr. 715/2007

14 Potrivit considerentelor (6) și (15) ale Regulamentului nr. 715/2007:

„(6) Pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii, este necesară, în special, o reducere considerabilă a emisiilor de oxizi de azot ce provin de la vehiculele diesel. Acest lucru necesită atingerea unor valori-limită ambițioase în etapa Euro 6, fără a se renunța la avantajele motoarelor diesel în ceea ce privește consumul de carburant, respectiv emisiile de hidrocarburi și monoxid de carbon. Stabilirea unui astfel de obiectiv de reducere a emisiilor de oxizi de azot într-o etapă timpurie oferă producătorilor de vehicule siguranța planificării pe termen lung la nivel european.

[…]

(15) Comisia trebuie să evalueze constant necesitatea revizuirii noului ciclu de conducere european ca procedură de încercare care reprezintă baza de reglementare referitoare la omologarea CE de tip în ceea ce privește emisiile. Actualizarea sau înlocuirea ciclurilor de încercare poate fi necesară pentru a reflecta modificările cu privire la specificațiile vehiculului și comportamentul conducătorului auto. Pot fi necesare revizii care să garanteze că emisiile reale la scară mondială corespund celor măsurate cu ocazia omologării de tip. De asemenea, ar trebui prevăzută utilizarea sistemelor portabile de măsurare a emisiilor, precum și introducerea conceptului normativ de «nedepășire».”

15 Articolul 3 punctul 10 din acest regulament prevede:

„În sensul prezentului regulament și al măsurilor sale de punere în aplicare, se aplică următoarele definiții:

[…]

10. «dispozitiv de manipulare» înseamnă orice element de proiectare care măsoară temperatura, viteza vehiculului, turația motorului (RPM), raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului;”

16 Articolul 4 alineatele (1) și (2) din regulamentul menționat prevede:

„(1) Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulație în interiorul Comunității [Europene] sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare. De asemenea, producătorii fac dovada faptului că toate dispozitivele noi de schimb pentru controlul poluării și care necesită omologare de tip, vândute sau puse în exploatare în interiorul Comunității, sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

Aceste obligații cuprind respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute în anexa I și a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 5.

(2) Producătorii asigură respectarea procedurilor de omologare de tip privind verificarea conformității producției, a durabilității dispozitivelor pentru controlul poluării și a conformității în funcționare.

În afară de aceasta, măsurile tehnice adoptate de către producător trebuie să fie de așa natură încât să garanteze limitarea efectivă a gazelor la țeava de evacuare și a emisiilor evaporative, în conformitate cu prezentul regulament, pe toată durata de viață normală a vehiculelor și în condiții de utilizare normale. În consecință, măsurile privind conformitatea în funcționare trebuie verificate pe parcursul unei perioade de până la 5 ani sau până la atingerea a 100 000 km, luându-se în considerare prima condiție îndeplinită. Încercarea privind durabilitatea a dispozitivelor pentru controlul poluării efectuată la omologarea de tip trebuie să acopere 160 000 km. Pentru a se conforma acestei probe de durabilitate, producătorii trebuie să aibă posibilitatea de a efectua o încercare de anduranță pe standul de încercare, în conformitate cu măsurile de punere în aplicare menționate la alineatul (4).

Conformitatea în funcționare este verificată în special în cazul emisiilor la țeava de evacuare măsurate în raport cu valorile-limită la emisii prevăzute în anexa I. Pentru a îmbunătăți controlul emisiilor evaporative și al emisiilor la temperatură ambiantă scăzută, procedurile de încercare se revizuiesc de către Comisie.”

17 Articolul 5 alineatele (1) și (2) din același regulament au următorul cuprins:

„(1) Producătorul echipează vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

(2) Folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor este interzisă. Interdicția nu se aplică în următoarele cazuri:

(a) necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului;

(b) dispozitivul nu funcționează în afară de cerințele privind pornirea motorului

sau

(c) condițiile sunt incluse, în mod substanțial, în procedurile de încercare prin care se verifică emisiile evaporative și emisiile la țeava de evacuare.”

18 Potrivit articolului 13 din Regulamentul nr. 715/2007:

„(1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării de către producători a dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, adecvate și descurajante. […]

(2) Fac obiectul unei sancțiuni încălcările sub forma unor:

[…]

(d) utilizarea dispozitivelor de manipulare;

[…]”

Regulamentul (CE) nr. 692/2008

19 Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului nr. 715/2007 (JO 2008, L 199, p. 1, rectificare în JO 2010, L 336, p. 68) a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 566/2011 al Comisiei din 8 iunie 2011 (JO 2011, L 158, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 692/2008”). Începând de la 1 ianuarie 2022, Regulamentul nr. 692/2008 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului nr. 715/2007, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului nr. 692/2008 și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului nr. 692/2008 (JO 2017, L 175, p. 1, rectificare în JO 2018, L 56, p. 66). Totuși, având în vedere data faptelor din litigiile principale, Regulamentul nr. 692/2008 rămâne aplicabil acestora din urmă.

20 Articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul nr. 692/2008 prevedea:

„Producătorul asigură că dispozitivele de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehicule omologate CE, incluse în obiectul Regulamentului [nr. 715/2007], sunt omologate CE ca unități tehnice separate în sensul articolului 10 alineatul (2) din [Directiva 2007/46], în conformitate cu articolul 12, articolul 13 și anexa XIII la prezentul regulament.”

Dreptul german

21 Articolul 276 din Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil) (denumit în continuare „BGB”) prevede:

„(1) Debitorul are obligația de a răspunde pentru faptele săvârșite cu intenție sau din neglijență, în cazul în care nicio răspundere atenuată sau agravată nu a fost convenită sau nu poate fi dedusă din conținutul raportului obligațional, în special din acceptarea unei garanții sau din acceptarea unui risc. Dispozițiile articolelor 827 și 828 se aplică prin analogie.

(2) Acționează cu neglijență cel care nu dă dovadă de diligența necesară în comerț.

(3) Debitorul nu poate fi exonerat în avans de răspunderea pentru dol.”

22 Potrivit articolului 823 din BGB:

„(1) Oricine, cu intenție sau din neglijență, aduce atingere în mod ilicit vieții, corpului, sănătății, libertății, proprietății sau oricărui alt drept al altuia este obligat să îl despăgubească pentru prejudiciul rezultat.

(2) Aceeași obligație revine persoanei care încalcă o lege prin care se urmărește protecția alteia. Dacă, potrivit legii, este posibilă încălcarea legii și fără săvârșirea unei fapte din culpă, obligația de reparare nu ia naștere decât în cazul în care există o culpă.”

23 Articolul 826 din BGB prevede:

„Cel care cauzează un prejudiciu altuia cu intenție și contrar bunelor moravuri este obligat față de acesta să repare prejudiciul.”

24 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 de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Regulamentul privind omologarea CE de tip a autovehiculelor) (denumit în continuare „EG-FGV”)] din 3 februarie 2011 prevede la articolul 6 alineatul (1):

„Pentru fiecare vehicul care este conform cu tipul omologat, titularul omologării CE de tip a vehiculului trebuie să elibereze un certificat de conformitate în sensul articolului 18 coroborat cu anexa IX la Directiva 2007/46. În conformitate cu articolul 18 alineatul (3) din Directiva 2007/46, certificatul de conformitate este conceput în așa fel încât să fie exclusă orice falsificare.”

25 Articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV prevede:

„Vehiculele, unitățile tehnice separate sau componentele noi care necesită un certificat de conformitate în concordanță cu anexa IX la Directiva 2007/46 […] nu pot fi oferite spre vânzare, vândute sau introduse pe piață în Germania pentru circulație rutieră decât dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil. Această dispoziție nu se aplică vehiculelor în sensul articolului 8 din Directiva 2003/37.”

Litigiile principale și întrebările preliminare

26 Volkswagen este producătorul autovehiculelor pe care CM și DS le-au achiziționat de ocazie de la vânzători profesioniști.

27 În ceea ce îl privește pe CM, acesta a achiziționat, în conformitate cu o comandă din 14 martie 2016 și la prețul de 49 950 de euro, un vehicul marca Volkswagen dotat cu un motor diesel de tip EA 288. La momentul achiziționării sale, acest vehicul era echipat cu un sistem de detectare a standului de încercare, care a fost eliminat la 10 octombrie 2017 în urma unei actualizări a software-ului în cauză, precum și cu un alt software de programare a motorului care reduce rata de recirculare a gazelor de eșapament atunci când temperaturile exterioare se situează sub un anumit prag, ceea ce are drept consecință o creștere a emisiilor de NO_x. Astfel, această recirculare este pe deplin eficientă numai dacă temperatura exterioară nu scade sub acest prag (denumită în continuare „fereastra termică”).

28 Ca urmare a prezenței acestor două dispozitive de manipulare pretins ilicite, CM se consideră victima unui prejudiciu ca urmare a unei încălcări intenționate și contrare ordinii publice și bunelor moravuri, în sensul articolului 826 din BGB, imputabile societății Volkswagen.

29 Prin acțiunea introdusă la Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg, Germania), care este instanța de trimitere, acesta solicită, cu titlu de reparare a prejudiciului său, plata unei sume de 8 938 de euro, reprezentând 20 % din prețul de cumpărare a vehiculului, și, în subsidiar, o despăgubire al cărei cuantum este lăsat la aprecierea acestei instanțe, care nu poate fi însă mai mic de 6 703,50 euro, echivalent cu 15 % din prețul de cumpărare.

30 Potrivit deciziei de trimitere, Volkswagen admite că sistemul de detectare a standului de încercare face parte dintr-un software utilizat pentru a reduce rata de recirculare a gazelor de eșapament în afara noului ciclu de conducere european, atunci când temperatura de funcționare atinge 200 de grade Celsius. Pornind de la această temperatură, sistemul de reducere catalitică selectivă ar contribui la reducerea emisiilor de NO_x, astfel încât valorile-limită ar fi totuși respectate.

31 În ceea ce privește fereastra termică, această societate afirmă că există o reducere a ratei de recirculare a gazelor de eșapament sub o temperatură ambiantă de + 12 grade Celsius. Această fereastră termică ar fi licită din moment ce ar fi necesară pentru siguranța funcționării vehiculului.

32 Cu titlu subsidiar, societatea menționată invocă, în vederea exonerării sale de răspundere, existența unei erori inevitabile în ceea ce privește caracterul ilicit al dispozitivelor de manipulare și se întemeiază, în această privință, pe o omologare așa-numită „ipotetică” de către Kraftfahrt-Bundesamt (Oficiul Federal pentru Circulația Autovehiculelor, Germania), și anume faptul că aprecierea sa juridică eronată cu privire la existența unui dispozitiv de manipulare licit ar fi fost confirmată de această autoritate competentă pentru omologarea CE de tip, în cazul unei întrebări din partea acesteia (denumită în continuare „omologarea ipotetică”).

33 În ceea ce îl privește pe DS, acesta a achiziționat, în conformitate cu o comandă din 29 martie 2016 și la prețul de 32 000 de euro, un vehicul marca Volkswagen dotat cu un motor diesel de tip EA 189. La momentul achiziționării sale, acest vehicul era echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, constând într-o detectare a standului de încercare cu un sistem de comutare a motorului.

34 Întrucât Oficiul Federal pentru Circulația Autovehiculelor a obligat Volkswagen, prin deciziile din 14 și 15 octombrie 2015, să elimine acest dispozitiv din vehiculele introduse pe piață, un software dezvoltat de această societate și validat de acest oficiu a fost instalat pe vehiculul lui DS la 7 martie 2017. Cu toate acestea, în același timp, un alt dispozitiv de manipulare, și anume o fereastră termică, a fost instalat pe acest vehicul.

35 Din acest motiv, DS apreciază că a suferit un prejudiciu ca urmare a unei încălcări intenționate și contrare ordinii publice și bunelor moravuri imputabile societății menționate.

36 Prin acțiunea introdusă la instanța de trimitere la 4 martie 2021, DS solicită, pe de o parte, plata unei despăgubiri al cărei cuantum este lăsat la aprecierea acestei instanțe fără ca aceasta să poată fi mai mică de 4 800 de euro, echivalentă cu 15 % din prețul de achiziție, și, pe de altă parte, constatarea, în plus, că îi revine aceleiași societăți sarcina de a o despăgubi pentru prejudiciul suferit ca urmare a instalării dispozitivului de manipulare constând într-o fereastră termică.

37 Volkswagen opune acestei cereri o cauză de inadmisibilitate întemeiată pe prescripție și solicită, în orice caz, respingerea acesteia pe fond.

38 În ceea ce privește fereastra termică, această societate pretinde că recircularea gazelor de eșapament nu ar fi redusă decât sub o temperatură de + 10 grade Celsius, ceea ce ar fi necesar pentru siguranța funcționării vehiculului.

39 În plus, ea arată că, în Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), Hotărârea din 14 iulie 2022, Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), și Hotărârea din 14 iulie 2022, Porsche Inter Auto și Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), Curtea s-ar fi întemeiat, pentru vehiculele marca Volkswagen echipate cu o fereastră termică identică, pe un

interval de temperatură cuprins între 15 și 33 de grade Celsius pentru temperatura exterioară. Această abordare ar ține de constatări de fapt ale instanțelor naționale de trimitere care nu corespund împrejurărilor în discuție în litigiile principale.

40 Societatea menționată invocă, cu titlu subsidiar, o eroare de drept inevitabilă în ceea ce privește caracterul ilicit al acestui dispozitiv de manipulare și se întemeiază, în această privință, pe o omologare ipotetică a Oficiului Federal pentru Circulația Autovehiculelor.

41 Instanța de trimitere consideră, în primul rând, că un drept la reparație al lui CM și al lui DS, în temeiul articolului 826 din BGB și pentru un prejudiciu intenționat contrar ordinii publice și bunelor moravuri, nu pare întemeiat.

42 Această instanță arată că, într-adevăr, la momentul achiziționării sale, vehiculul lui CM era echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 și, în ceea ce privește vehiculul lui DS, că un astfel de dispozitiv a fost instalat cu ocazia unei actualizări a unui software.

43 În ceea ce privește aceste două vehicule, recircularea gazelor de eșapament ar fi redusă pornind de la o temperatură ambiantă de + 10 grade Celsius, motiv pentru care instanța menționată consideră că există, în ambele cazuri, o fereastră termică ilicită. Aceasta din urmă nu ar putea fi considerată licită în temeiul articolului 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din acest regulament, în ceea ce privește necesitatea de a evita riscurile imediate de deteriorări sau de accident la motor, ocazionate de o disfuncționalitate a unei componente a sistemului de recirculare a gazelor de eșapament, de o asemenea gravitate încât generează un pericol concret în timpul conducerii vehiculului echipat cu dispozitivul menționat, întrucât un astfel de risc concret ar trebui să lipsească în speță.

44 În plus, în ceea ce îl privește pe CM, aceeași instanță apreciază că nici celălalt criteriu de derogare care rezultă din această dispoziție, potrivit căruia un dispozitiv de manipulare nu trebuie să fie activ în cea mai mare parte a anului, nu ar trebui să fie considerat îndeplinit în raport cu jurisprudența rezultată din Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, punctul 65). Astfel, recircularea gazelor de eșapament ale acestui vehicul ar fi redusă pornind de la o temperatură ambiantă de + 12 grade Celsius, în timp ce temperaturile medii anuale în Germania ar fi inferioare acestui prag.

45 În pofida acestor elemente, instanța de trimitere arată că, în litigiile principale, lipsește un comportament intenționat și în mod obiectiv contrar ordinii publice și bunelor moravuri, în sensul articolului 826 din BGB, ca urmare, în special, a lipsei unor dispozitive de manipulare „vădit ilicite” potrivit jurisprudenței Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania).

46 În al doilea rând, această instanță consideră că CM și DS ar putea beneficia de un drept la despăgubire întemeiat pe articolul 823 alineatul (2) din BGB.

47 Referindu-se la hotărârea Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) din 26 iunie 2023 (denumită în continuare „hotărârea Bundesgerichtshof”), instanța menționată arată că articolul 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 6 alineatul (1) și cu articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV protejează interesele cumpărătorului unui vehicul în ceea ce privește o eventuală pierdere patrimonială care își are originea în nerespectarea de către producător a dreptului Uniunii privind gazele de eșapament ale autovehiculelor.

48 În această privință, ar rezulta, *primo*, că Volkswagen a încălcat acest drept ca urmare a instalării pe vehiculele în cauză a unei ferestre termice ilicite.

49 *Secundo*, dreptul la reparație ar fi de asemenea subordonat condiției ca producătorul vehiculului în cauză să fi dat dovadă de neglijență cel puțin în ceea ce privește dispozitivul de manipulare în cauză, culpa producătorului fiind prezumată.

50 Acest producător s-ar putea exonera de răspundere invocând și demonstrând existența unor împrejurări excepționale care indică o lipsă de neglijență din partea sa, ceea ce acoperă dovada unei erori inevitabile în ceea ce privește caracterul ilicit al dispozitivului de manipulare în cauză.

51 *Tertio*, aceeași instanță arată, pe de o parte, că o astfel de eroare există atunci când, dând dovadă de diligența necesară, producătorul menționat s-a pronunțat din punct de vedere juridic pe baza unei examinări riguroase a situației juridice, ținând seama de jurisprudența celor mai înalte instanțe, și că nu se putea aștepta la o apreciere diferită a acestei situații. Pe de altă parte, o astfel de eroare ar fi inevitabilă atunci când producătorul poate menționa o omologare CE de tip acordată pentru dispozitivul de manipulare în cauză în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.

52 O omologare pur ipotetică, precum cea vizată la punctul 32 din prezenta hotărâre, ar putea fi suficientă de acum înainte potrivit hotărârii Bundesgerichtshof.

53 Instanța de trimitere ridică problema dacă, în raport cu dreptul Uniunii, un drept la reparație al cumpărătorului unui vehicul care are un dispozitiv de manipulare ilicit poate fi refuzat pentru motivul că producătorul în cauză a săvârșit o eroare de drept inevitabilă în ceea ce privește caracterul ilicit al acestui dispozitiv și, în cazul unui răspuns afirmativ la această întrebare, dacă exonerarea acestui producător se poate întemeia pe o omologare efectivă a vehiculului în cauză de către autoritatea națională competentă sau chiar pe o omologare ipotetică.

54 *Quarto*, această instanță arată că, în ceea ce îl privește pe DS, dreptul la despăgubire care are la origine dispozitivul de manipulare existent de la momentul achiziționării vehiculului, și anume detectarea standului de încercare cu sistemul de comutare a motorului, ar fi prescris. Cu toate acestea, în măsura în care acest vehicul ar prezenta un nou dispozitiv de manipulare ilicit sub forma unei ferestre termice de la instalarea actualizării furnizate de Volkswagen, s-ar pune problema dacă proprietarul său nu dispune de un drept la reparație față de producător.

55 *Quinto*, instanța menționată arată că dreptul la reparație în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 6 alineatul (1) și cu articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV vizează „despăgubirea minimă”, și anume plata unei sume de bani reprezentând diferența dintre valoarea vehiculului prevăzut cu un dispozitiv de manipulare ilicit și cea a acestui vehicul lipsit de dispozitivul respectiv.

56 În conformitate cu hotărârea Bundesgerichtshof, beneficiile rezultate din utilizarea vehiculului ar trebui deduse din cuantumul despăgubirii, în cazul în care acestea depășesc, împreună cu valoarea reziduală a vehiculului respectiv, prețul de cumpărare, după scăderea acestei sume. În plus, această instanță ar impune ca cuantumul despăgubirii să nu poată depăși 15 % din prețul de achiziție pentru motive de proporționalitate.

57 Instanța de trimitere își exprimă îndoiala cu privire la compatibilitatea acestei dispoziții naționale cu dreptul Uniunii.

58 În aceste condiții, Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Cumpărătorului unui autovehicul i se poate refuza dreptul de a solicita de la producătorul autovehiculului o despăgubire ca urmare a introducerii pe piață din neglijență a unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul [nr. 715/2007], pentru motivul:
a) că a existat o eroare inevitabilă din partea producătorului cu privire la caracterul ilicit al actului?

[Î]n cazul unui răspuns afirmativ:
b) că eroarea cu privire la caracterul ilicit al actului a fost inevitabilă pentru producător, întrucât autoritatea competentă pentru omologarea CE de tip sau pentru măsurile ulterioare a omologat efectiv dispozitivul de manipulare instalat?

[Î]n cazul unui răspuns afirmativ:
c) că eroarea cu privire la caracterul ilicit al actului a fost inevitabilă pentru producător, întrucât, întrebată cu privire la acest aspect, autoritatea competentă pentru omologarea CE de tip sau pentru măsurile ulterioare a confirmat interpretarea juridică a producătorului autovehiculului în ceea ce privește articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul [nr. 715/2007] (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 a suferit un prejudiciu ca urmare a unui dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul [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 ilicit în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul [nr. 715/2007]:
a) dobânditorului vehiculului care solicită o despăgubire minoră trebuie să i se deducă din cuantumul despăgubirii avantajele obținute din utilizarea vehiculului în măsura în care acestea, cumulate cu valoarea reziduală, depășesc prețul de cumpărare plătit din care se scade cuantumul despăgubirii?
b) despăgubirea minoră pe care o poate pretinde dobânditorul vehiculului să fie plafonată la 15 % din prețul de achiziție plătit?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

59 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul procedurii de cooperare între instanțele naționale și Curte instituite la articolul 267 TFUE, este de competența acesteia din urmă să ofere instanței naționale un răspuns util care să îi permită să soluționeze litigiul cu care a fost sesizată. Din această perspectivă, Curtea poate fi pusă în situația de a lua în considerare norme de drept al Uniunii la care instanța națională nu a făcut referire în enunțul întrebării sale. Astfel, împrejurarea că, pe plan formal, o instanță națională a adresat o întrebare preliminară făcând trimitere la anumite dispoziții ale dreptului Uniunii nu împiedică Curtea să furnizeze acestei instanțe toate

elementele de interpretare ce pot fi utile pentru soluționarea cauzei cu care este sesizată, indiferent dacă ea s-a referit sau nu la acestea în enunțul întrebărilor sale. În această privință, revine Curții sarcina de a extrage din ansamblul elementelor furnizate de instanța națională și mai ales din motivarea deciziei de trimitere elementele de drept al Uniunii care necesită o interpretare, având în vedere obiectul litigiului (Hotărârea din 26 septembrie 2024, Luxone și Sofein, C-403/23 și C-404/23, EU:C:2024:805, punctul 47, precum și jurisprudența citată).

60 În speță, este cert că litigiile principale privesc dreptul la despăgubire al lui CM și al lui DS împotriva Volkswagen pentru prejudiciul suferit ca urmare a utilizării, în vehiculele lor respective, a unor dispozitive de manipulare ilicite, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, precum și posibilitatea acestui producător de autovehicule de a invoca drept cauză de exonerare de răspundere în acest temei omologarea ipotetică a vehiculelor care ar permite să se rețină o eroare inevitabilă în ceea ce privește caracterul ilicit al acestui dispozitiv.

61 Trebuie subliniat că din jurisprudența rezultată din Hotărârea din 21 martie 2023, Mercedes-Benz Group (Răspunderea producătorilor de vehicule echipate cu dispozitive de manipulare) (C-100/21, denumită în continuare „Hotărârea Mercedes-Benz Group”, EU:C:2023:229, punctul 91), reiese că cumpărătorul unui autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare beneficiază, în temeiul articolului 18 alineatul (1), al articolului 26 alineatul (1) și al articolului 46 din Directiva 2007/46 coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, de un drept la reparație din partea producătorului acestui vehicul atunci când dispozitivul respectiv a cauzat un prejudiciu acestui cumpărător.

62 În aceste condiții, trebuie să se considere că, prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46 coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretate în sensul că se opun, în cadrul unei acțiuni în despăgubire introduse de cumpărătorul unui autovehicul pentru repararea prejudiciului cauzat de prezența în acest vehicul a unui dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul acestui articol 5 alineatul (2), posibilității producătorului vehiculului de a invoca, drept cauză de exonerare de răspundere în acest temei, existența unei erori inevitabile în ceea ce privește caracterul ilicit al acestui dispozitiv ca urmare a faptului că o omologare CE de tip a dispozitivului menționat sau a vehiculului care este echipat cu acesta a fost acordată de autoritatea națională competentă sau că această autoritate, dacă ar fi fost întrebată de producătorul respectiv, ar fi confirmat aprecierea juridică a acestuia cu privire la caracterul pretins licit al dispozitivului de manipulare în cauză.

63 În această privință, trebuie amintit că articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46 coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 protejează interesele particulare ale cumpărătorului individual al unui autovehicul față de producătorul acestuia atunci când vehiculul respectiv este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul acestei din urmă dispoziții (Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 88).

64 Astfel, din aceste dispoziții reiese că un cumpărător individual al unui autovehicul dispune, față de producătorul acestui vehicul, de un drept ca vehiculul respectiv să nu fie echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din acest regulament (Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 89).

65 Revine statelor membre, în temeiul articolului 46 din Directiva 2007/46, sarcina de a determina sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor acesteia. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. La fel, conform articolului 13 alineatul (1) din regulamentul menționat, statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor acestui regulament. Sancțiunile ar trebui să fie eficace, adecvate și descurajante (Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 90).

66 În aceste condiții, astfel cum a fost menționat la punctul 61 din prezenta hotărâre, este necesar să se constate că din articolul 18 alineatul (1), din articolul 26 alineatul (1) și din articolul 46 din Directiva 2007/46 coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 rezultă că statele membre sunt obligate să prevadă că cumpărătorul unui autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din acest regulament, beneficiază de un drept la reparație din partea producătorului acestui vehicul atunci când acest dispozitiv a cauzat un prejudiciu acestui cumpărător (Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 91).

67 În lipsa unor dispoziții de drept al Uniunii care să reglementeze modalitățile de obținere a unei reparații de către cumpărătorii unui astfel de vehicul, fiecare stat membru determină aceste modalități (a se vedea în acest sens Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 92).

68 Cu toate acestea, ar fi neconformă cu principiul efectivității o legislație națională care face, în practică, imposibilă sau excesiv de dificilă obținerea de către cumpărătorul unui autovehicul a unei reparații adecvate pentru prejudiciile care i-au fost cauzate prin încălcarea de către producătorul acestui vehicul a interdicției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din regulamentul menționat (Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 93).

69 În special, condițiile în care un producător de vehicule poate invoca o eroare inevitabilă în ceea ce privește caracterul ilicit al dispozitivului de manipulare pentru a fi exonerat de orice răspundere în acest temei nu pot fi unele care fac practic imposibilă sau excesiv de dificilă obținerea de către cumpărătorul unui vehicul dotat cu acest dispozitiv a unei astfel de reparații.

70 Potrivit deciziei de trimitere, producătorul de autovehicule în cauză are posibilitatea, în temeiul hotărârii Bundesgerichtshof, de a fi exonerat de orice răspundere dacă invocă și demonstrează existența unei erori inevitabile în ceea ce privește caracterul ilicit al dispozitivului de manipulare cu care este echipat vehiculul în cauză, ceea ce exclude o neglijență din partea sa și, prin aceasta, un drept la reparație al cumpărătorului acestui vehicul.

71 Din dosarul de care dispune Curtea reiese că invocarea unei erori inevitabile în ceea ce privește caracterul ilicit al dispozitivului de manipulare este avută în vedere, potrivit jurisprudenței naționale, ca o cauză de exonerare de răspundere pentru neglijență a producătorului de autovehicule prezintând un caracter excepțional.

72 În plus, astfel cum explică instanța de trimitere, această eroare inevitabilă în ceea ce privește caracterul ilicit al unui dispozitiv de manipulare cu care sunt echipate vehiculele, precum cele în discuție în litigiile principale, poate fi invocată în mod util de producătorul de autovehicule atunci când aceasta este generată de faptul că o omologare CE pentru tipul de vehicul în cauză a fost acordată de autoritatea competentă.

73 Trebuie amintit, în primul rând, că, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, folosirea dispozitivelor de manipulare ce reduc eficiența sistemului de control al emisiilor este interzisă. Totuși, de la această interdicție există trei excepții care trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte (a se vedea în acest sens Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctele 60 și 61).

74 În temeiul articolului 5 alineatul (2) literele (a)-(c) din Regulamentul nr. 715/2007, această interdicție nu se aplică atunci când „necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului” [litera (a)], atunci când „dispozitivul nu funcționează în afară de cerințele privind pornirea motorului” [litera (b)] sau atunci când „condițiile sunt incluse, în mod substanțial, în procedurile de încercare prin care se verifică emisiile evaporative și emisiile la țeava de evacuare” [litera (c)].

75 În speță, din decizia de trimitere reiese că vehiculele în discuție în litigiile principale erau echipate cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.

76 În măsura în care niciuna dintre excepțiile prevăzute la literele (a)-(c) ale acestei dispoziții nu se aplică dispozitivelor de manipulare în cauză, aspect care trebuie verificat de către instanța de trimitere, un producător de autovehicule care își echipează vehiculele cu astfel de dispozitive nu poate, prin urmare, să se prevaleze de un comportament licit în raport cu dispoziția menționată.

77 În al doilea rând, este necesar să se arate că, potrivit articolului 3 punctul 5 din Directiva 2007/46, noțiunea de „omologare CE de tip” se referă la procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în această directivă sau în actele de reglementare enumerate în anexa IV sau XI la aceasta din urmă.

78 Omologarea CE de tip corespunde astfel unui standard de conformitate pentru un număr mare de vehicule. Acesta constituie un indiciu că proiectarea tipului de vehicul avut în vedere, inclusiv dispozitivul de manipulare instalat, este conformă cu dispozițiile și cerințele aplicabile menționate la punctul anterior.

79 Or, din jurisprudența Curții rezultă că nu este exclusă posibilitatea ca un tip de vehicul cu omologare CE de tip, ce permite utilizarea acestui vehicul pe șosele, să poată fi omologat inițial de autoritatea competentă în materie de omologare fără ca prezența unui dispozitiv de manipulare ilicit să îi fi fost dezvăluită. În această privință, Directiva 2007/46 are în vedere situația în care caracterul ilicit al unui element de proiectare a unui vehicul, în raport, de exemplu, cu cerințele articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, nu este descoperit decât după această omologare. Într-o astfel de situație, articolul 8 alineatul (6) din această directivă prevede că autoritatea menționată poate retrage omologarea unui vehicul. În plus, din textul articolului 13 alineatul (1) prima și a treia teză din directiva menționată reiese că, atunci când un producător informează statul membru care a acordat omologarea CE de tip asupra unei modificări a datelor din dosarul de omologare, statul membru respectiv poate, în cazul în care este necesar, să decidă, în urma consultării cu producătorul, că trebuie acordată o nouă omologare CE de tip. În sfârșit, articolul 30 alineatul (1) din aceeași directivă prevede că, dacă statul membru care a acordat omologarea CE de tip constată o neconformitate cu tipul de vehicul omologat,

acesta ia măsurile necesare, inclusiv, după caz, retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele produse sunt aduse în conformitate cu acest tip (Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 83 și jurisprudența citată).

80 În consecință, caracterul ilicit al unui dispozitiv de manipulare cu care este echipat un autovehicul, descoperit după omologarea CE de tip pentru acest vehicul, poate pune sub semnul întrebării validitatea acestei omologări și, prin extensie, validitatea certificatului de conformitate menit să certifice faptul că vehiculul aparținând seriei tipului omologat respecta toate actele de reglementare în momentul fabricării sale (Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 84).

81 Rezultă că omologarea CE de tip a unui vehicul prevăzut cu un dispozitiv de manipulare nu înseamnă în mod necesar că autoritatea națională competentă a confirmat aprecierea producătorului vehiculului în cauză cu privire la caracterul pretins licit al acestui dispozitiv. În orice caz, o asemenea omologare sau, cu atât mai puțin, o omologare ipotetică nu poate exonera acest producător de obligația sa de a-l despăgubi pe cumpărătorul vehiculului în cauză pentru eventualul prejudiciu cauzat de prezența dispozitivului menționat în vehiculul său.

82 A admite că omologarea CE de tip a unui vehicul prevăzut cu un dispozitiv de manipulare poate constitui o cauză de exonerare de răspundere a producătorului vehiculului ar avea drept consecință să facă imposibilă sau excesiv de dificilă obținerea de către cumpărătorul vehiculului respectiv a unei reparații adecvate pentru prejudiciile care i-au fost cauzate prin încălcarea de către producătorul acestui vehicul a interdicției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, ceea ce ar fi contrar principiului efectivității. Într-adevăr, reținerea unei asemenea cauze de exonerare ar implica faptul că dreptul la o reparație adecvată ar fi împiedicat în toate cazurile în care vehiculul în cauză este conform cu tipul omologat, chiar dacă este cert că acest vehicul este echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit.

83 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46 coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretate în sensul că se opun, în cadrul unei acțiuni în despăgubire introduse de cumpărătorul unui autovehicul pentru repararea prejudiciului cauzat de prezența în acest vehicul a unui dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul acestui articol 5 alineatul (2), posibilității producătorului vehiculului de a invoca, drept cauză de exonerare de răspundere în acest temei, existența unei erori inevitabile în ceea ce privește caracterul ilicit al acestui dispozitiv ca urmare a faptului că o omologare CE de tip a dispozitivului menționat sau a vehiculului care este echipat cu acesta a fost acordată de autoritatea națională competentă sau că această autoritate, dacă ar fi fost întrebată de producătorul respectiv, ar fi confirmat aprecierea juridică a acestuia cu privire la caracterul pretins licit al dispozitivului de manipulare în cauză.

Cu privire la a doua întrebare

84 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită, la modul general, să se stabilească dacă un producător de autovehicule care a furnizat o actualizare a unui software trebuie să plătească despăgubiri proprietarului vehiculului în cazul în care acesta din urmă a suferit un prejudiciu ca urmare a dispozitivului de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, instalat odată cu actualizarea acestui software.

85 Cu toate acestea, din dosarul de care dispune Curtea reiese că această întrebare urmărește să stabilească, mai precis, dacă împrejurarea că un dispozitiv de manipulare ilicit era deja instalat la momentul la care a fost acordată omologarea CE de tip a vehiculului care este echipat cu acesta sau, în schimb, a fost instalat abia după aceasta are, în temeiul articolului 4 alineatul (1) și al articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, precum și al articolului 10 alineatul (1) din Regulamentul nr. 692/2008, un impact asupra dreptului la reparație al cumpărătorului vehiculului în cauză care a suferit acest prejudiciu, astfel cum este prevăzut de dreptul Uniunii.

86 Ținând seama de aceste precizări și având în vedere jurisprudența Curții citată la punctul 59 din prezenta hotărâre, este necesar să se reformuleze a doua întrebare astfel încât instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 4 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, precum și articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul nr. 692/2008 trebuie interpretate în sensul că impun ca cumpărătorul unui vehicul să dispună de un drept la reparație față de producătorul de autovehicule atunci când acest cumpărător a suferit un prejudiciu cauzat de un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, instalat de acest producător prin intermediul unei actualizări a unui software după omologarea CE de tip a acestui vehicul.

87 În această privință, nici din modul de redactare a articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, care prevede că este interzisă folosirea dispozitivelor de manipulare ce reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor, sub rezerva anumitor excepții, nici din modul de redactare a articolului 3 punctul 10 din acest regulament, care definește termenul „dispozitiv de manipulare” nu reiese că trebuie să se facă distincție după cum un asemenea dispozitiv este instalat în stadiul producerii unui vehicul sau numai după punerea sa în circulație, în special în urma unei reparații, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44, pentru a se aprecia dacă folosirea acestui dispozitiv este interzisă (Hotărârea din 14 iulie 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punctul 88).

88 Această interpretare este susținută de contextul în care se înscriu aceste dispoziții ale Regulamentului nr. 715/2007 și de obiectivul urmărit de acesta din urmă (Hotărârea din 14 iulie 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punctul 89).

89 Într-adevăr, pe de o parte, în ceea ce privește contextul acestor dispoziții, trebuie să se arate că, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) primul paragraf a doua teză din acest regulament, producătorii fac dovada faptului că toate dispozitivele noi de schimb pentru controlul poluării care necesită o omologare de tip și vândute sau puse în exploatare în interiorul Uniunii sunt omologate în conformitate cu acest regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare. Acest articol 4 alineatul (1) prevede, la al doilea paragraf, că obligația amintită include respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute în anexa I la acest regulament și a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 5 din regulamentul menționat (Hotărârea din 14 iulie 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punctul 90).

90 Atunci când un cumpărător individual achiziționează un vehicul care aparține seriei unui tip de vehicul omologat și, pe de altă parte, este însoțit de un certificat de conformitate, el se poate aștepta în mod rezonabil ca Regulamentul nr. 715/2007, în special articolul 5 din acesta, să fie respectat în privința acelui vehicul (Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 81 și jurisprudența citată).

91 Mai mult, potrivit articolului 10 alineatul (1) din Regulamentul nr. 692/2008, „[p]roducătorul asigură că dispozitivele de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehicule omologate CE, incluse în obiectul Regulamentului [nr. 715/2007], sunt omologate CE ca unități tehnice separate în sensul articolului 10 alineatul (2) din [Directiva 2007/46], în conformitate cu articolul 12, articolul 13 și anexa XIII la prezentul regulament” (Hotărârea din 14 iulie 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punctul 91).

92 Din aceste dispoziții ale Regulamentelor nr. 715/2007 și nr. 692/2008 rezultă că dispozitivele de control al poluării trebuie să respecte obligațiile prevăzute în Regulamentul nr. 715/2007, indiferent dacă sunt instalate inițial sau după punerea în circulație a unui vehicul (Hotărârea din 14 iulie 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punctul 92).

93 Pe de altă parte, a permite ca producătorii de vehicule să instaleze, după punerea în circulație a unui vehicul, un dispozitiv de manipulare ce nu respectă aceste obligații ar fi contrar obiectivului urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, care constă în garantarea unui nivel ridicat de protecție a mediului și, mai specific, în reducerea considerabilă a emisiilor de oxid de azot (NO_x) care provin de la vehiculele diesel pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii (Hotărârea din 14 iulie 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punctul 93).

94 Împrejurarea că un dispozitiv de manipulare a fost instalat după punerea în funcțiune a unui vehicul, cu ocazia unei reparații în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44, nu este relevantă, așadar, pentru a aprecia dacă folosirea dispozitivului respectiv este interzisă, în temeiul articolului 5 alineatul (2) din acest regulament coroborat cu articolul 3 punctul 10 din acesta (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iulie 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punctul 94).

95 Astfel, independent de aspectul dacă un dispozitiv de manipulare era instalat inițial, și anume la momentul omologării CE de tip, sau a fost instalat ulterior, acest dispozitiv este de natură să creeze o incertitudine cu privire la posibilitatea de a înmatricula, de a vinde sau de a pune în exploatare vehiculul respectiv și, în cele din urmă, să prejudicieze cumpărătorul unui vehicul dotat cu un astfel de dispozitiv (a se vedea în acest sens Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 84).

96 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 4 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, precum și articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul nr. 692/2008 trebuie interpretate în sensul că impun ca cumpărătorul unui vehicul să dispună de un drept la reparație față de producătorul de autovehicule atunci când acest cumpărător a suferit un prejudiciu cauzat de un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul acestui articol 5 alineatul (2), instalat de acest producător prin intermediul unei actualizări a unui software după omologarea CE de tip a acestui vehicul.

Cu privire la a treia întrebare

97 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă dreptul Uniunii trebuie interpretat în sensul că se opune, pe de o parte, deducerii din cuantumul despăgubirii datorate cumpărătorului unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, care a suferit un prejudiciu cauzat de acest dispozitiv, unei sume care corespunde beneficiului obținut din utilizarea acestui vehicul și, pe de altă parte, unei limitări a acestei despăgubiri la o sumă reprezentând 15 % din prețul de achiziție a vehiculului.

98 Trebuie amintit că, în conformitate cu jurisprudența menționată la punctul 67 din prezenta hotărâre, în lipsa unor dispoziții de drept al Uniunii care să reglementeze modalitățile de obținere a unei reparații de către cumpărătorii unui astfel de vehicul pentru prejudiciile cauzate de dispozitivul de manipulare ilicit care echipa acest vehicul, revine fiecărui stat membru sarcina de a stabili aceste modalități.

99 Cu toate acestea, conform jurisprudenței citate la punctul 68 din prezenta hotărâre, nu ar fi conforme cu principiul efectivității acele modalități stabilite de statele membre care fac, în practică, imposibilă sau excesiv de dificilă obținerea de către cumpărătorul unui autovehicul a unei reparații adecvate pentru prejudiciile care i-au fost cauzate prin încălcarea de către producătorul acestui vehicul a interdicției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) menționat.

100 Sub această rezervă, trebuie să se arate că instanțele naționale sunt îndreptățite să se asigure că protecția drepturilor garantate de ordinea juridică a Uniunii, inclusiv cel al cumpărătorului unui autovehicul la o reparație adecvată pentru prejudiciile care i-au fost cauzate prin încălcarea de către producătorul acestui vehicul a interdicției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, nu conduce la o îmbogățire fără justă cauză a avânzilor-cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 94 și jurisprudența citată).

101 Așadar, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă imputarea beneficiului obținut dintr-un avantaj pentru cumpărătorul în cauză în cadrul utilizării vehiculelor în discuție sau, în speță, a beneficiului obținut din utilizarea efectivă a vehiculelor în discuție în litigiile principale asigură o asemenea reparație adecvată cumpărătorilor în discuție, în măsura în care se stabilește că aceștia din urmă au suferit un prejudiciu legat de instalarea pe aceste vehicule a unor dispozitive de manipulare interzise, în sensul acestui articol 5 alineatul (2) (a se vedea în acest sens Hotărârea Mercedes-Benz Group, punctul 95).

102 În acest context, faptul că un stat membru stabilește o legătură între prețul de cumpărare al unui astfel de vehicul și cuantumul despăgubirii care repară prejudiciul suferit de cumpărătorul vehiculului în cauză nu poate fi considerat contrar dreptului Uniunii, în măsura în care aprecierea întinderii acestui prejudiciu, care se materializează în special în riscul ca acest vehicul să nu poată fi înmatriculat, vândut sau pus în exploatare, este legată de prețul de cumpărare.

103 În această privință, din decizia de trimitere reiese că, în conformitate cu jurisprudența rezultată din hotărârea Bundesgerichtshof, întinderea reparării prejudiciului ține de aprecierea instanței de fond, dar ea nu poate fi mai mică de 5 % din acest preț de cumpărare, fără a fi mai mare de 15 % din acesta, din motive de proporționalitate.

104 Conform jurisprudenței Curții menționate la punctul 66 din prezenta hotărâre, stabilirea de către un stat membru a unui astfel de interval de despăgubire constând într-un procent minim și un procent maxim din prețul de cumpărare, în vederea stabilirii cuantumului unei reparații adecvate de care trebuie să beneficieze cumpărătorul vehiculului în cauză, nu poate, nici aceasta, în principiu, să fie considerată contrară dreptului Uniunii, în măsura în care acest interval nu conduce la o reparație inadecvată a prejudiciului suferit de cumpărătorul unui vehicul dotat cu un dispozitiv de manipulare.

105 În speță, este necesar să se constate că CM a solicitat plata unei sume reprezentând 20 % din prețul de cumpărare și, în caz contrar, cel puțin 15 % din acest preț, în timp ce DS a solicitat plata unei despăgubiri lăsate la aprecierea acestei instanțe, fără ca ea să poată fi mai mică decât echivalentul a 15 % din prețul de cumpărare.

106 Revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă intervalul de despăgubire menționat la punctul 103 din prezenta hotărâre nu face practic imposibilă sau excesiv de dificilă obținerea de către CM și DS a unei reparații adecvate pentru prejudiciile suferite.

107 Având în vedere ansamblul observațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a treia întrebare că dreptul Uniunii trebuie interpretat în sensul că nu se opune, pe de o parte, deducerii din cuantumul despăgubirii datorate cumpărătorului unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, care a suferit un prejudiciu cauzat de acest dispozitiv, a unei sume care corespunde beneficiului obținut din utilizarea acestui vehicul și, pe de altă parte, unei limitări a acestei despăgubiri la o sumă reprezentând 15 % din prețul de achiziție a vehiculului, în măsura în care despăgubirea menționată constituie o reparație adecvată a prejudiciului suferit.

Cu privire la cheltuielile de judecată

108 Întrucât, în privința părților din litigiile principale, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

1) Articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din 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), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 385/2009 al Comisiei din 7 mai 2009, coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din 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

trebuie interpretate în sensul că

se opun, în cadrul unei acțiuni în despăgubire introduse de cumpărătorul unui autovehicul pentru repararea prejudiciului cauzat de prezența în acest vehicul a unui dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul acestui articol 5 alineatul (2), posibilității producătorului vehiculului de a invoca, drept cauză de exonerare de răspundere în acest temei, existența unei erori inevitabile în ceea ce privește caracterul ilicit al acestui dispozitiv ca urmare a faptului că o omologare CE de tip a dispozitivului menționat sau a vehiculului care este echipat cu acesta a fost acordată de autoritatea națională competentă sau că această autoritate, dacă ar fi fost întrebată de producătorul respectiv, ar fi confirmat aprecierea juridică a acestuia cu privire la caracterul pretins licit al dispozitivului de manipulare în cauză.

2) **Articolul 4 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, precum și articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 566/2011 al Comisiei din 8 iunie 2011,**

trebuie interpretate în sensul că

impun ca cumpărătorul unui vehicul să dispună de un drept la reparație față de producătorul de autovehicule atunci când acest cumpărător a suferit un prejudiciu cauzat de un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul acestui articol 5 alineatul (2), instalat de acest producător prin intermediul unei actualizări a unui software după omologarea CE de tip a acestui vehicul.

3) **Dreptul Uniunii trebuie interpretat în sensul că nu se opune, pe de o parte, deducerii din cuantumul despăgubirii datorate cumpărătorului unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, care a suferit un prejudiciu cauzat de acest dispozitiv, a unei sume care corespunde beneficiului obținut din utilizarea acestui vehicul și, pe de altă parte, unei limitări a acestei despăgubiri la o sumă reprezentând 15 % din prețul de achiziție a vehiculului, în măsura în care despăgubirea menționată constituie o reparație adecvată a prejudiciului suferit.**

Semnături