



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL ATHANASIOS RANTOS
prezentate la 23 septembrie 2021¹

Cauzele C-128/20, C-134/20 și C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG
împotriva

Auto Krainer Gesellschaft mbH

[cerere de decizie preliminară formulată de Landesgericht Klagenfurt (Tribunalul Regional din Klagenfurt, Austria)]

și

IR

împotriva

Volkswagen AG

[cerere de decizie preliminară formulată de Landesgericht Eisenstadt (Tribunalul Regional din Eisenstadt, Austria)]

precum și

DS

împotriva

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG,
Volkswagen AG

[cerere de decizie preliminară formulată de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria)]

„Trimitere preliminară – Aproximarea legislațiilor – Regulamentul (CE) nr. 715/2007 – Autovehicule – Articolul 3 punctul 10 – Articolul 5 alineatele (1) și (2) – Motor diesel – Emisii de poluanți – Software integrat în calculatorul pentru controlul motorului – Supapă pentru recircularea gazelor de eșapament – Reducerea emisiilor de oxid de azot limitată de o «fereastră termică» – Dispozitiv de manipulare – Autorizare a unui asemenea dispozitiv în cazul în care necesitatea se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident – Dispozitiv instalat în cadrul unei reparări a vehiculului – Directiva 1999/44/CE – Vânzare de bunuri de consum și garanții conexe – Bun conform cu contractul de vânzare – Articolul 2 alineatul (2) litera (d) – Prezumția conformității unui bun care prezintă calitatea și performanța care sunt normale pentru bunurile de același tip și la care consumatorul se poate aștepta în mod rezonabil – Omologarea CE de tip valabilă – Articolul 3 alineatul (6) – Achiziționarea vehiculului în cauză chiar dacă consumatorul a avut cunoștință de existența dispozitivului de manipulare în momentul vânzării – Neconformitate minoră”

¹ Limba originală: franceza.

I. Introducere

1. Astfel cum prevede articolul 11 TFUE, „[c]erințele de protecție a mediului trebuie integrate în definirea și punerea în aplicare a politicilor și acțiunilor Uniunii, în special pentru promovarea dezvoltării durabile”. Un grad ridicat de conștientizare a importanței protecției mediului se manifestă în special prin intenția legiuitorului Uniunii Europene de a limita emisiile de poluanți².

2. În acest sens, autovehiculele au făcut obiectul unei reglementări din ce în ce mai constrângătoare³, în special odată cu adoptarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007⁴. Producătorii de autovehicule trebuie să se adapteze în mod imperativ la noile cerințe tehnice comune privind omologarea unor asemenea vehicule, ceea ce poate fi sursă de litigii cu autoritățile publice și cu consumatorii.

3. Astfel, în cauza care a stat la baza pronunțării Hotărârii din 17 decembrie 2020, X (Dispozitiv de manipulare pe motor diesel) (C-693/18, denumită în continuare „Hotărârea X”, EU:C:2020:1040), se reproșa producătorului de autovehicule în cauză că a pus în circulație vehicule echipate cu un software prin care se urmărea denaturarea rezultatelor controalelor cu privire la emisiile de gaze poluante, în special de NOx⁵. În această hotărâre, Curtea a interpretat pentru prima dată noțiunea de „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, și a stabilit în ce măsură un asemenea dispozitiv este interzis în raport cu articolul 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament, care prevede excepții de la interzicerea unui dispozitiv de manipulare, printre care necesitatea de protecție a motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului.

4. Prezentele trei cauze se înscriu în continuarea acestei cauze prin faptul că privesc vehicule echipate cu un software integrat în calculatorul pentru controlul motorului, care, în raport cu anumite condiții de temperatură exterioară și de altitudine, limitează reducerea emisiilor de NOx, ceea ce conduce la depășirea valorilor-limită stabilite de Regulamentul nr. 715/2007. Întrebările adresate sunt în esență următoarele: un software de acest tip constituie un „dispozitiv de manipulare” în sensul articolului 3 punctul 10 din regulamentul menționat? Dacă aceasta este situația, acest software poate fi autorizat în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din regulamentul amintit? În ipoteza în care software-ul respectiv nu este autorizat, utilizarea sa poate conduce la anularea vânzării pentru neconformitatea vehiculului în raport cu contractul, în temeiul Directivei 1999/44/CE⁶?

5. Având în vedere legăturile existente între prezentele cauze, în special prin faptul că problemele juridice pe care le ridică se suprapun în mare parte, a devenit oportun să se prezinte concluzii comune în legătură cu acestea, chiar dacă Curtea a hotărât, ținând seama de particularitățile specifice fiecăreia dintre ele, să nu procedeze la conexarea lor.

² Potrivit Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), poluarea aerului reprezintă principalul risc de mediu pentru sănătate. A se vedea raportul acesteia intitulat „Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease”, 13 mai 2016, p. 15.

³ Cu privire la normele Euro succesive în materie de emisii de oxid de azot (NOx), a se vedea documentul de informare al Curții de Conturi Europene, intitulat „Reacția UE la scandalul «dieselgate»”, februarie 2019, p. 9.

⁴ Regulamentul 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), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 (JO 2008, L 199, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 715/2007”).

⁵ A se vedea Hotărârea X, punctul 27.

⁶ Directiva 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).

II. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

1. Directiva 1999/44

6. Potrivit considerentelor (1) și (8) ale Directivei 1999/44:

„(1) Întrucât, în conformitate cu articolul 153 alineatele (1) și (3) [CE], Comunitatea ar trebui să contribuie la realizarea unui nivel ridicat de protecție a consumatorului prin măsurile pe care le adoptă în temeiul articolului 95 [CE];

[...]

(8) Întrucât, pentru a facilita aplicarea principiului de conformitate cu contractul, este utilă introducerea unei prezumții, care poate fi combătută, de conformitate cu contractul pentru cele mai comune situații; întrucât această prezumție nu limitează principiul libertății contractuale; întrucât, de asemenea, în absența unor condiții contractuale specifice, precum și în cazul în care se aplică clauza protecției minime, elementele menționate în această prezumție pot fi utilizate pentru a stabili neconformitatea bunurilor cu contractul; întrucât calitatea și performanța la care consumatorii se pot aștepta, în mod rezonabil, vor depinde, *inter alia*, de starea bunului: bun de consum nou sau de ocazie; întrucât elementele menționate în prezumție sunt cumulative; întrucât, în cazul în care circumstanțele cazului determină ca un anumit element să devină în mod evident necorespunzător, restul elementelor prezumției se aplică în continuare.”

7. Articolul 1 din această directivă, intitulat „Domeniul de aplicare și definiții”, prevede la alineatul (1):

„Scopul prezentei directive este apropierea actelor cu putere de lege și actelor administrative ale statelor membre privind anumite aspecte ale vânzării de bunuri de consum și garanțiile conexe, pentru asigurarea unui nivel minim, uniform al protecției consumatorului în contextul pieței interne.”

8. Articolul 2 din directiva menționată, intitulat „Conformitatea cu contractul”, prevede:

„(1) Vânzătorul trebuie să livreze consumatorului bunuri conforme cu contractul de vânzare.

(2) Bunurile de consum se presupun a fi conforme cu contractul în cazul în care:

- (a) corespund descrierii date de vânzător și posedă calitățile bunurilor pe care vânzătorul le-a prezentat consumatorului ca mostră sau ca model;
- (b) sunt corespunzătoare scopului special pentru care consumatorul le solicită și pe care el l-a adus la cunoștința vânzătorului la încheierea contractului și pe care vânzătorul l-a acceptat;
- (c) sunt corespunzătoare scopurilor pentru care bunurile de același tip se utilizează în mod normal;

(d) prezintă calitatea și performanța care sunt normale pentru bunurile de același tip și la care consumatorul se poate aștepta în mod rezonabil, dată fiind natura bunurilor și ținându-se seama de orice declarații publice privind caracteristicile specifice ale bunurilor făcute de vânzător, producător sau reprezentantul acestuia, în special în reclame sau prin etichetare.

(3) Nu se consideră a fi o neconformitate în sensul prezentului articol în cazul în care, la încheierea contractului, consumatorul cunoștea sau nu putea, în mod rezonabil, să nu cunoască neconformitatea sau în cazul în care neconformitatea își are originea în materialele furnizate de consumator.

[...]

9. Articolul 3 din aceeași directivă, intitulat „Drepturile consumatorului”, prevede:

„(1) Vânzătorul este răspunzător față de consumator pentru orice neconformitate existentă în momentul livrării bunurilor.

(2) 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).

(3) În primul rând, consumatorul poate cere vânzătorului să repare bunurile sau poate cere vânzătorului să le înlocuiască, în ambele cazuri gratuit, cu excepția cazurilor în care aceasta este imposibilă sau disproporționată.

O despăgubire se consideră disproporționată în cazul în care impune vânzătorului costuri care, în comparație cu o despăgubire alternativă, sunt nerezonabile, luând în considerare:

- valoarea bunurilor în cazul în care nu ar fi existat neconformitatea;
- însemnătatea neconformității

și

- dacă despăgubirea alternativă ar putea fi executată fără vreun inconvenient semnificativ pentru consumator.

Orice reparație sau înlocuire se efectuează într-un termen rezonabil și fără niciun inconvenient semnificativ pentru consumator, ținând seama de natura bunurilor și scopul pentru care consumatorul a solicitat bunurile în cauză.

[...]

(5) Consumatorul poate cere o reducere corespunzătoare a costului sau rezoluțiunea contractului:

- în cazul în care consumatorul nu beneficiază de reparație sau înlocuire

sau

– în cazul în care vânzătorul nu a executat despăgubirea într-un termen rezonabil

sau

– în cazul în care vânzătorul nu a executat despăgubirea fără vreun inconvenient semnificativ pentru consumator.

(6) Consumatorul nu are dreptul de a cere rezoluțiunea contractului, în cazul în care neconformitatea este minoră.”

2. *Regulamentul nr. 715/2007*

10. Potrivit considerentelor (7) și (17) ale Regulamentului nr. 715/2007:

„(7) Este important ca, la stabilirea normelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru piață și competitivitatea producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață, precum și implicațiile pentru impactul global asupra emisiilor de dioxid de carbon.

[...]

(17) Pentru a evita apariția oricăror bariere tehnice în comerțul dintre statele membre, este necesară o metodă standardizată de măsurare a consumului de carburant și a emisiilor de dioxid de carbon provenind de la vehicule. De asemenea, este necesar să li se asigure clienților și utilizatorilor informații obiective și precise.”

11. Articolul 1 din acest regulament, intitulat „Obiectul”, prevede la alineatul (1):

„Prezentul regulament stabilește cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor («vehiculelor») și a pieselor de schimb, cum ar fi dispozitivele pentru controlul poluării, în ceea ce privește emisiile acestora.”

12. Articolul 3 din regulamentul menționat, intitulat „Definiții”, prevede la punctele 10 și 13:

„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;

[...]

13. «dispozitiv de schimb pentru controlul poluării» înseamnă un dispozitiv sau un ansamblu de dispozitive menite să înlocuiască un dispozitiv de origine pentru controlul poluării, care poate fi omologat ca entitate tehnică, astfel cum este definită de Directiva 70/156/CEE^[7].”

13. Articolul 4 din același regulament, intitulat „Obligațiile producătorilor”, prevede la alineatele (1) și (2):

„(1) Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulație în interiorul Comunității 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. [...]”

14. Articolul 5 din Regulamentul nr. 715/2007, intitulat „Cerințe și încercări”, prevede la alineatele (1) și (2):

„(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.”

15. Anexa I la acest regulament, intitulată „Valorile-limită la emisii”, prevede valorile-limită la emisiile de NOx, în special pentru vehiculele de generație Euro 5, care fac obiectul tabelului 1.

⁷ Directiva Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora (JO 1970, L 42, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 41).

3. Directiva 2007/46/CE

16. Directiva 2007/46/CE⁸ a fost abrogată prin Regulamentul (UE) 2018/858⁹, cu efect de la 1 septembrie 2020, în temeiul articolului 88 din acesta din urmă. Totuși, ținând seama de data faptelor în discuție, această directivă rămâne aplicabilă litigiilor principale.

17. Potrivit considerentului (3) al directivei menționate:

„Ar trebui realizată armonizarea și precizarea prin acte de reglementare a cerințelor tehnice aplicabile sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate și vehiculelor. Actele de reglementare respective ar trebui să aibă drept obiectiv principal asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, de protecție a sănătății, a mediului, de eficiență energetică și de protecție împotriva utilizării neautorizate.”

18. Articolul 1 din aceeași directivă, intitulat „Obiectul”, prevedea:

„Prezenta directivă instituie un cadru armonizat, care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care fac parte din domeniul său de aplicare, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a facilita înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a acestora în interiorul Comunității.

[...]

Pentru a asigura aplicarea prezentei directive, cerințele tehnice specifice privind fabricația și funcționarea vehiculelor sunt prevăzute în acte de reglementare, a căror listă exhaustivă figurează în anexa IV la prezenta directivă.”

19. Articolul 3 din Directiva 2007/46, intitulat „Definiții”, prevedea la punctele 5 și 36:

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

[...]

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;

[...]

⁸ Directiva 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 (UE) nr. 214/2014 al Comisiei din 25 februarie 2014 (JO 2014, L 69, p. 3) (denumită în continuare „Directiva 2007/46”).

⁹ Regulamentul 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).

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.”

20. Articolul 4 din această directivă, intitulat „Obligațiile statelor membre”, prevedea:

„(1) Statele membre se asigură că producătorii care solicită omologarea își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentei directive.

(2) Statele membre omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive.

(3) Statele membre înmatriculează sau permit vânzarea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive.

[...]”

21. Articolul 5 alineatul (1) din directiva menționată, intitulat „Obligațiile producătorilor”, era formulat astfel:

„Producătorul răspunde în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă este sau nu implicat direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.”

22. Articolul 18 din aceeași directivă, intitulat „Certificatul de conformitate”, prevedea la alineatul (1):

„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.

[...]”

23. Articolul 26 din Directiva 2007/46, intitulat „Înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a vehiculelor”, prevedea la alineatul (1):

„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.

[...]”

24. Anexa IV la această directivă, intitulată „Cerințe în scopul omologării CE de tip a vehiculelor”, viza în partea I, intitulată „Acte de reglementare privind omologarea CE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate”, Regulamentul nr. 715/2007 în ceea ce privește „[e]misiile (Euro 5 și 6) – Vehicule ușoare/acces la informații”.

25. Anexa IX¹⁰ la directiva menționată, intitulată „Certificat de conformitate CE”, includea punctul 0, intitulat „Obiective”, care prevedea că certificatul de conformitate este o declarație furnizată cumpărătorului de producătorul vehiculului pentru a-l asigura pe acesta că vehiculul pe care l-a achiziționat respectă legislația în vigoare în Uniune la momentul fabricării lui.

4. Regulamentul nr. 692/2008

26. Articolul 1 din Regulamentul nr. 692/2008, intitulat „Obiectul”, prevede:

„Prezentul regulament stabilește măsuri pentru punerea în aplicare a articolelor 4, 5 și 8 din Regulamentul [nr. 715/2007].”

27. Articolul 2 din Regulamentul nr. 692/2008, intitulat „Definiții”, prevede la punctele 8 și 18:

„În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

[...]

8. «tip de dispozitiv pentru controlul poluării» înseamnă convertizoare catalitice și filtre pentru particule care nu prezintă diferențe esențiale între ele, precum cele ce urmează:

[...]

18. «sistem de control al emisiilor» înseamnă, în contextul sistemului OBD [sisteme de diagnosticare la bord], sistemul electronic de control al motorului și orice alte componente referitoare la emisii din sistemul de evacuare sau evaporativ care oferă date de intrare sau date de ieșire de la acesta.”

28. Articolul 3 din acest regulament, intitulat „Cerințe referitoare la omologarea de tip”, prevede la alineatul (9):

„Încercarea de tip 6 care măsoară emisiile la temperaturi scăzute, stabilită în anexa VIII, nu se aplică pentru vehiculele cu motorină.

Cu toate acestea, atunci când solicită omologarea de tip, producătorii prezintă autorității de omologare informații care să reflecte faptul că dispozitivul pentru post-tratarea NOx atinge o temperatură suficient de ridicată pentru a funcționa eficient în decurs de 400 de secunde după pornirea la rece la - 7 °C, astfel cum se descrie la încercarea de tip 6.

În plus, producătorul furnizează autorității de omologare informații referitoare la strategia de funcționare a sistemului de recirculare a gazului de evacuare (RGE), inclusiv despre funcționarea acestuia la temperaturi scăzute.

[...]”

¹⁰ Textul acestei anexe rezultă din Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO 2017, L 175, p. 1).

29. Articolul 10 alineatul (1) din regulamentul menționat, intitulat „Dispozitive pentru controlul poluării”, este redactat astfel:

„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.

Convertizoarele catalitice și filtrele pentru particule sunt considerate dispozitive pentru controlul poluării în sensul prezentului regulament.”

30. Anexa I la același regulament, intitulată „Acte administrative pentru omologarea CE de tip”, prevede la punctul 3.3, intitulat „Extinderi pentru durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării (încercarea de tipul 5)”:

„3.3.1. Omologarea acordată unui tip de vehicul poate fi extinsă la tipuri diferite de vehicule, cu condiția ca parametrii pentru vehicul, motor sau sistemul de control al poluării specificați mai jos să fie identici sau să se mențină în cadrul acelorași toleranțe stabilite:

3.3.1.1. Vehicul:

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. Parametrii sistemului de control al poluării sunt:

[...]

(c) EGR (recircularea gazelor de eșapament):

cu sau fără

tipul (cu răcire sau fără, comandă activă sau pasivă, presiune înaltă sau joasă).

[...]”

31. Anexa XI la Regulamentul nr. 692/2008, intitulată „Sisteme de diagnosticare la bord (OBD) a autovehiculelor”, prevede în appendicele 2, referitor la „[c]aracteristicile esențiale ale familiei de vehicule”:

„[...]

Motor:

[...]

Sistemul de control al emisiilor:

[...]

– tipul captatorului de particule,

[...]

– recircularea gazelor de eșapament (cu/fără).

[...]”

5. *Regulamentul (UE) 2016/427*

32. Potrivit considerentelor (1), (2) și (4) ale Regulamentului (UE) 2016/427¹¹:

„(1) Regulamentul [nr. 715/2007] prevede obligația Comisiei de a revizui procedurile, încercările și cerințele pentru omologarea de tip prevăzute în Regulamentul [nr. 692/2008] al Comisiei și de a le adapta, astfel încât acestea să reflecte în mod adecvat emisiile generate de circulația reală pe șosea, dacă este necesar.

(2) Comisia a efectuat o analiză detaliată în acest sens pe baza unor cercetări proprii și a unor informații externe și a constatat că emisiile generate de circulația reală pe șosea a vehiculelor Euro 5/6 depășesc substanțial emisiile măsurate în zona de reglementare a noului ciclu de conducere european (NEDC – New European Driving Cycle), în special în ceea ce privește emisiile de NOx ale vehiculelor diesel.

[...]

(4) Comisia a înființat în ianuarie 2011 un grup de lucru care a reunit toate părțile interesate pentru dezvoltarea unei proceduri de încercare a emisiilor în condiții reale de conducere (RDE – real driving emission), care să reflecte mai bine emisiile măsurate pe drum. [...]”

33. Articolul 1 din Regulamentul 2016/427 prevede:

„Regulamentul [nr. 692/2008] se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 se adaugă următoarele puncte 41 și 42:

«41. „emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE)” înseamnă emisiile unui vehicul în condiții normale de utilizare;

42. „sistem portabil de măsurare a emisiilor” (PEMS) înseamnă un sistem portabil de măsurare a emisiilor care îndeplinește cerințele specificate în appendicele 1 la anexa IIIA.»”

¹¹ Regulamentul Comisiei din 10 martie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO 2016, L 82, p. 1).

6. Regulamentul 2017/1151

34. Potrivit considerentelor (1)-(3) ale Regulamentului 2017/1151¹²:

- „(1) Regulamentul [nr. 692/2008] al Comisiei de punere în aplicare și modificare a Regulamentului [nr. 715/2007] prevede ca vehiculele utilitare ușoare să fie supuse încercării în conformitate cu noul ciclu european de conducere (NEDC – New European Driving Cycle).
- (2) Pe baza evaluării continue a procedurilor vizate, a ciclurilor de încercare și a rezultatelor încercărilor prevăzute la articolul 14 alineatul (3) din Regulamentul [nr. 715/2007], este evident că informațiile privind consumul de combustibil și emisiile de CO₂ obținute în timpul încercării vehiculelor în conformitate cu NEDC nu mai sunt adecvate și nu mai reflectă emisiile reale la scară mondială.
- (3) În acest context, este oportună stabilirea unei noi proceduri de încercare reglementară prin punerea în aplicare a procedurilor de încercare a vehiculelor ușoare armonizate la nivel mondial (WLTP) în legislația Uniunii.”

35. Articolul 1 din Regulamentul 2017/1151, intitulat „Obiectul”, prevede:

„Prezentul regulament stabilește normele de aplicare a Regulamentului [nr. 715/2007].”

36. Anexa IIIA la Regulamentul 2017/1151, intitulată „Verificarea emisiilor în condiții reale de conducere”, prevede:

„[...]

- 4.1. Performanța RDE se demonstrează prin încercarea vehiculelor pe drum în modurile de conducere, în condițiile și la sarcinile utile normale. Încercarea RDE trebuie să fie reprezentativă pentru vehiculele rulate pe traseele lor reale de conducere, cu sarcina lor normală.

[...]

- 5.2.1. Încercarea se efectuează în condițiile ambiante stabilite în prezenta secțiune. Condițiile exterioare ambientale devin «extinse» atunci când cel puțin una dintre condițiile de temperatură și altitudine este extinsă. Factorul de corecție pentru condiții extinse de temperatură și altitudine se aplică o singură dată. În cazul în care o parte din încercare sau încercarea în ansamblu este realizată în afara condițiilor normale sau extinse, încercarea nu este valabilă.
- 5.2.2. Condiții de altitudine moderate: altitudine mai mică sau egală cu 700 de metri deasupra nivelului mării.
- 5.2.3. Condiții de altitudine extinse: altitudine mai mare de 700 de metri deasupra nivelului mării și mai mică sau egală cu 1300 de metri deasupra nivelului mării.

¹² Astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2017/1154 al Comisiei din 7 iunie 2017 (JO 2017, L 175, p. 708) (denumit în continuare „Regulamentul 2017/1151”).

5.2.4. Condiții de temperatură moderate: temperatură mai mare sau egală cu 273,15 K (0 °C) și mai mică sau egală cu 303,15 K (30 °C).

5.2.5. Condiții de temperatură extinse: temperatură mai mare sau egală cu 266,15 K (– 7 °C) și mai mică de 273,15 K (0 °C) sau mai mare de 303,15 K (30 °C) și mai mică sau egală cu 308,15 K (35 °C).

[...]”

7. Directiva (UE) 2019/771

37. Potrivit articolului 23 din Directiva (UE) 2019/771¹³, Directiva 1999/44 se abrogă de la 1 ianuarie 2022.

38. Articolul 1 din Directiva 2019/771, intitulat „Obiectul și scopul”, prevede:

„Scopul prezentei directive este de a contribui la buna funcționare a pieței interne, asigurând un nivel ridicat de protecție a consumatorilor, prin stabilirea unor norme comune privind anumite cerințe referitoare la contractele de vânzare încheiate între vânzător și consumator, în special norme privind conformitatea bunurilor cu contractul, măsurile corective în caz de neconformitate, modalitățile de punere în aplicare a respectivelor măsuri corective, precum și garanțiile comerciale.”

39. Articolul 7 din această directivă, intitulat „Cerințe obiective de conformitate”, prevede la alineatul (1):

„Pe lângă respectarea cerințelor subiective de conformitate, bunurile:

- (a) corespund scopurilor pentru care s-au utilizat în mod normal bunuri de același tip, ținând seama, dacă este cazul, de dreptul Uniunii și de dispozițiile de drept intern în vigoare, de standarde tehnice sau, în absența unor astfel de standarde tehnice, de coduri de conduită aplicabile în domeniu și specifice sectorului;

[...]”

B. Dreptul austriac

40. Articolul 871 alineatul (1) din Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil general, denumit în continuare „ABGB”) prevede:

„În cazul în care, în declarația pe care a emis-o sau care a ajuns la cocontractantul său, o parte a săvârșit o eroare privind obiectul însuși sau o calitate esențială a acestuia cu privire la care au fost ascultați cu titlu principal și în mod explicit, aceasta nu contractează nicio obligație dacă eroarea a fost provocată de cocontractant sau dacă, din cauza circumstanțelor, acesta ar fi trebuit în mod evident să o observe sau chiar dacă această eroare a fost identificată la timp.”

¹³ Directiva 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 (JO 2019, L 136, p. 28).

41. Articolul 879 alineatul (1) din ABGB prevede:

„Este nul un contract care încalcă o interdicție legală sau este contrar bunelor moravuri.”

42. Articolul 922 alineatul (1) din ABGB prevede:

„Cel care predă un bun cu titlu oneros altei persoane garantează că bunul este conform cu contractul. Prin urmare, acesta răspunde de faptul că lucrul are calitățile stipulate sau de așteptat în mod obișnuit, corespunde descrierii sale, unei mostre sau unui model și este propriu utilizării stipulate sau utilizării care corespunde naturii actului juridic.”

43. Articolul 932 alineatele (1) și (4) din ABGB are următorul cuprins:

„(1) Cesionarul poate solicita, ca urmare a unui viciu, ameliorarea (prin reparare sau prin adăugarea părților lipsă), înlocuirea bunului, o reducere adecvată a remunerației (reducere de preț) sau rezoluțiunea contractului (acțiune redhibitorie).

[...]

(4) Atunci când nu este posibil nici să se repare, nici să se înlocuiască produsul sau cedentul nu poate asigura reparația sau înlocuirea decât cu un efort disproporționat, cesionarul are dreptul la o reducere de preț sau, în măsura în care nu este vorba despre un viciu minor, dreptul de a formula o acțiune redhibitorie. [...]

C. Dreptul german

44. Potrivit articolului 25 alineatul (2) din Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [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”]:

„Pentru a remedia viciile apărute și pentru a garanta conformitatea vehiculelor introduse deja în circulație, a componentelor sau a unităților tehnice, [Kraftfahrt-Bundesamt (Oficiul Federal pentru Circulația Autovehiculelor, Germania, denumit în continuare «KBA»)] poate adopta *a posteriori* dispoziții suplimentare.”

III. Litigiile principale, întrebările preliminare și procedurile în fața Curții

A. Cauza C-128/20

45. La 9 ianuarie 2011, GSMB Invest GmbH & Co. KG a încheiat cu Auto Krainer Gesellschaft mbH un contract de vânzare-cumpărare privind un autovehicul marca Volkswagen, modelul VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION, echipat cu un motor diesel de tipul EA 189 de generație Euro 5 și cu o capacitate cilindrică de 2 litri (denumit în continuare „vehiculul 1”). Acest vehicul dispune de o supapă EGR.

46. La 27 decembrie 2017, GSMB Invest a introdus o acțiune la Landesgericht Klagenfurt (Tribunalul Regional din Klagenfurt, Austria), instanța de trimitere, pentru a obține anularea acestei vânzări, în temeiul articolului 879 alineatul (1) și al articolului 932 alineatul (4) din ABGB, în schimbul plății unei indemnizații de utilizare.

47. În fața acestei instanțe, GSMB Invest a arătat că, la data vânzării menționate, ea fusese convinsă că achiziționează un vehicul nou, ecologic și în special ale cărui valori de emisii corespund cerințelor legale. Or, în urma actualizării software-ului integrat în calculatorul pentru controlul motorului cu care este echipat vehiculul 1 (denumit în continuare „software-ul în cauză”), realizată de Volkswagen, sistemul de control al emisiilor ar fi dezactivat la o temperatură exterioară situată sub 15 grade Celsius, precum și la o temperatură exterioară de peste 33 de grade Celsius și la o înălțime de 1 000 de metri deasupra nivelului mării (denumită în continuare „fereastră termică”). Această fereastră ar constitui un sistem interzis din moment ce niciuna dintre derogările de la interzicerea unui dispozitiv de manipulare, după cum sunt prevăzute la articolul 5 din Regulamentul nr. 715/2007, nu ar permite justificarea ei. Astfel, reducerea controlului emisiilor nu ar servi la protejarea motorului vehiculului 1 în lipsa unor deteriorări directe ale motorului respectiv.

48. Auto Krainer a replicat că o fereastră termică este utilizată de toți producătorii de vehicule diesel care fac parte din categoria Euro 5. KBA, și anume autoritatea de omologare CE de tip din Germania, ar fi considerat întotdeauna această fereastră ca fiind o măsură licită în sensul Regulamentului nr. 715/2007. În plus, în cadrul verificării software-ului în cauză, KBA ar fi constatat, în urma unei examinări aprofundate, că actualizarea nu ar avea niciun fel de efecte negative asupra durabilității dispozitivelor pentru controlul poluării.

49. Potrivit instanței de trimitere, din articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 reiese că fereastră termică este un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul acestui regulament. Astfel, în majoritatea statelor membre ale Uniunii, în special în Austria și în Germania, temperatura ambientală din timpul anului ar fi situată preponderent sub 15 grade Celsius și, ca urmare a poziției geografice a acestor state, vehiculele ar parcurge numeroase zone care se află la înălțimi de peste 1 000 de metri, astfel încât aceste condiții survin în cursul „funcționării și utilizării normale a vehiculului”, în sensul articolului 3 punctul 10 menționat. Prin urmare, derogarea referitoare la protecția motorului prevăzută la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament nu ar putea constitui eventual un temei juridic pentru un dispozitiv de manipulare ce este activat în condiții „normale” de utilizare a vehiculelor.

50. Instanța de trimitere adaugă că, potrivit articolului 3 punctul 9 din Regulamentul nr. 692/2008, dispozitivul pentru post-tratarea NOx trebuie să atingă o temperatură suficient de ridicată pentru a funcționa eficient în decurs de 400 de secunde după pornirea la rece la - 7 grade Celsius, astfel cum este descrisă în încercarea de tip 6. Autoritățile competente nu ar putea elibera o omologare CE de tip atunci când aceste condiții nu sunt stabilite corespunzător cerințelor legale. Din sarcina probei astfel stabilită ar rezulta că legiuitorul Uniunii a considerat că o fereastră termică nu poate fi justificată dacă nu îndeplinește asemenea condiții.

51. În consecință, având în vedere condițiile de temperatură și de altitudine reținute, fereastră termică nu ar fi pe deplin operațională în condiții normale de funcționare.

52. În aceste împrejurări, Landesgericht Klagenfurt (Tribunalul Regional din Klagenfurt) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curtii următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul [nr. 715/2007] trebuie interpretat în sensul că este interzisă echiparea unui vehicul, în sensul articolului 1 alineatul (1) din [acest regulament], cu o supapă de recirculare a gazelor de eșapament, așadar, cu o componentă care poate influența emisiile, proiectată în așa fel încât rata de recirculare a gazelor de eșapament, mai precis cota de gaze de eșapament recirculate, să fie reglată să asigure un mod de funcționare cu emisii reduse numai la temperaturi situate în intervalul 15-33 de grade Celsius și numai la înălțimi de sub 1 000 de metri, iar în afara acestui interval de temperatură, pe un parcurs de 10 grade Celsius, și la înălțimi de peste 1 000 de metri, pe un parcurs de 250 de metri înălțime, aceasta să fie redusă în mod linear la 0 și, prin urmare, emisiile de oxid de azot să crească și să depășească valorile-limită prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007?
- 2) Articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, referitor la «protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident», trebuie interpretat în sensul că o strategie privind emisiile destinată în special menajării componentelor precum supapa [de recirculare a gazelor de eșapament] [(*Exhaust Gas Recirculation* (EGR))] [denumită în continuare «supapa EGR»¹⁴], răcitorul EGR și filtrul de particule diesel nu îndeplinește condițiile de derogare?
- 3) Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că o strategie privind emisiile care asigură funcționarea deplină a dispozitivelor pentru controlul poluării numai într-un interval de temperatură cuprins între 15 și 33 de grade Celsius și la înălțimi de sub 1 000 de metri (așa-numita «fereastră termică») și care, prin urmare, în Europa, în special în Austria, nu este deplin funcțională în timpul anului, nu îndeplinește cerința impusă la articolul 5 alineatul (1) – funcționarea vehiculului în condiții de utilizare normală – și constituie un dispozitiv de manipulare interzis?”

53. GSMB Invest, Auto Krainer, guvernul german și Comisia Europeană au depus observații scrise. Aceleași părți au răspuns de asemenea în scris la întrebările adresate de Curte.

B. Cauza C-134/20

54. În anul 2013, IR, un consumator, a achiziționat un autovehicul marca Volkswagen, model VW Touran Comfortline BMT, echipat cu un motor diesel de tipul EA 189 de generație Euro 5, cu o capacitate cilindrică de 1,6 litri și o putere de 77 kW (denumit în continuare „vehiculul 2”). Acest vehicul dispune de o supapă EGR.

55. Vehiculul 2 cuprindea inițial un software integrat în calculatorul pentru controlul motorului care includea un „mod 0” și un „mod 1” (denumit în continuare „sistemul de comutare”). Modul 1 era utilizat pentru testul de omologare referitor la emisiile de poluanți, denumit „New European Driving Cycle” (NEDC), care se efectuează în laborator. În lipsa condițiilor caracteristice ale acestui test de omologare, modul 0 se aplica și, în acest caz, rata de recirculare a gazelor de eșapament se diminua, iar momentul, precum și durata injectiei se modificau. În condiții de funcționare reală, vehiculul 2 se afla aproape exclusiv în modul 0, având drept

¹⁴ Supapa EGR este numită și „supapă de recirculare a gazelor de eșapament”.

consecință faptul că nu respecta valorile-limită de NOx prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007. Din decizia de trimitere reiese că sistemul de comutare constituia, prin urmare, un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatele (1) și (2) din acest regulament.

56. Din decizia de trimitere rezultă de asemenea că vehiculul 2 este fiabil din punct de vedere tehnic și poate fi utilizat în cadrul circulației rutiere. Cu toate acestea, dacă IR ar fi fost informat că vehiculul respectiv nu era conform cerințelor legale, din cauza software-ului cu care era echipat, nu l-ar fi cumpărat.

57. Prin scrisoarea din 8 octombrie 2015, importatorul general de vehicule marca Volkswagen în Austria l-a informat pe IR că trebuiau aduse modificări la vehiculul 2 și că producătorul urma să suporte toate costurile referitoare la măsurile de reparare necesare în această privință. Ulterior, IR a fost invitat pentru a se instala pe vehiculul 2 software-ul în cauză, ceea ce a fost efectuat.

58. Această actualizare a urmărit să stabilească fereastra termică. KBA a acordat o autorizație pentru software-ul în cauză și, prin urmare, nu a retras omologarea CE de tip. În această privință, el a reținut în special lipsa unui dispozitiv de manipulare interzis, în sensul Regulamentului nr. 715/2007. KBA nu a dispus de nicio informație cu privire la software-ul respectiv, întrucât nu a solicitat o comunicare în acest sens.

59. IR a introdus o acțiune la Landesgericht Eisenstadt (Tribunalul Regional din Eisenstadt, Austria), instanța de trimitere, pentru a solicita anularea vânzării vehiculului 2 în temeiul articolului 871 din ABGB.

60. Potrivit instanței de trimitere, nu este posibil să se stabilească dacă fereastra termică este necesară pentru a proteja motorul vehiculului 2 împotriva deteriorărilor și nici să se stabilească dacă software-ul în cauză afectează consumul, producerea de funingine, puterea și kilometrajul global ale acestui vehicul. Nu ar fi posibil nici să se stabilească dacă, în cazul în care actualizarea acestui software ar fi fost realizată fără o fereastră termică, cerințele prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007 în materie de durabilitate a dispozitivelor pentru controlul poluării, astfel cum sunt prevăzute la articolul 4 alineatul (2) din acest regulament, ar fi respectate, nici dacă valoarea pe piață a vehiculului respectiv s-a diminuat după realizarea acestei actualizări.

61. Instanța de trimitere adaugă că, potrivit dreptului austriac, cocontractantul persoanei al cărei consimțământ a fost viciat de o eroare substanțială poate evita consecințele juridice ale acestei erori menținând operațiunea așa cum persoana al cărei consimțământ a fost viciat se gândea că o încheie. Aceasta din urmă nu ar mai avea atunci interesul de a exercita acțiunea. Instanța menționată consideră că sistemul de comutare, care echipa vehiculul 2 inițial, nu este conform cu dreptul Uniunii. Volkswagen susține că instalarea software-ului în cauză pe acest vehicul a fost suficientă pentru IR și l-a lipsit pe acesta din urmă de interesul de a exercita acțiunea, fapt contestat de IR.

62. Instanța de trimitere arată că, pentru a se pronunța, trebuie să se stabilească dacă software-ul în cauză constituie o soluție tehnică conformă cu cerințele prevăzute de dreptul Uniunii, în special de Regulamentele nr. 715/2007 și nr. 692/2008. Numai în cazul unui răspuns afirmativ, contractul de vânzare a vehiculului 2 nu ar fi supus anulării și, prin urmare, acțiunea IR ar trebui respinsă.

63. În aceste condiții, Landesgericht Eisenstadt (Tribunalul Regional din Eisenstadt) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul [nr. 715/2007] trebuie interpretat în sensul că este interzisă echiparea unui vehicul, în sensul articolului 1 alineatul (1) [din acest regulament], cu o supapă de recirculare a gazelor de eșapament, așadar, cu o componentă care poate influența emisiile, proiectată în așa fel încât rata de recirculare a gazelor de eșapament, mai precis cota de gaze de eșapament recirculate, să fie reglată să asigure un mod de funcționare cu emisii reduse numai la temperaturi situate în intervalul 15-33 de grade Celsius și numai la înălțimi de sub 1 000 de metri, iar în afara acestui interval de temperatură, pe un parcurs de 10 grade Celsius, și la înălțimi de peste 1 000 de metri, pe un parcurs de 250 de metri înălțime, aceasta să fie redusă în mod linear la 0 și, prin urmare, emisiile de oxid de azot să crească și să depășească valorile-limită prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007?
- 2) În cadrul aprecierii primei întrebări, prezintă relevanță aspectul dacă echipamentul menționat la prima întrebare este necesar pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor?
- 3) În continuare, în cadrul aprecierii celei de a doua întrebări, prezintă relevanță aspectul dacă componenta motorului care trebuie protejată împotriva deteriorărilor este supapa de recirculare a gazelor de eșapament?
- 4) În cadrul aprecierii primei întrebări, prezintă relevanță aspectul dacă echipamentul menționat la prima întrebare a fost montat pe vehicul deja din fabrică sau dacă reglarea supapei de recirculare a gazelor de eșapament menționată la prima întrebare ar fi realizată ca reparație, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva [1999/44]?”

64. IR, Volkswagen, guvernul german și Comisia au depus observații scrise. Aceleași părți au răspuns de asemenea în scris la întrebările adresate de Curte.

C. Cauza C-145/20

65. La 21 decembrie 2013, DS, un consumator, a achiziționat un autovehicul marca Volkswagen, echipat cu un motor diesel de tip EA 189 de generație Euro 5, de la Porsche Inter Auto GmbH & Co KG, un concesionar independent al Volkswagen (denumit în continuare „vehiculul 3”). Acest vehicul, care dispune de o supapă EGR, intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 715/2007.

66. Vehiculul menționat conținea un software care asigura funcționarea sistemului de recirculare a gazelor de eșapament potrivit sistemului de comutare. Tipul de vehicul în cauză a fost omologat de KBA. Prezența sistemului de comutare nu fusese dezvăluită acestui organism. Dacă acesta din urmă ar fi avut cunoștință de sistemul menționat, nu ar fi procedat la omologarea CE de tip. Pe de altă parte, DS ar fi cumpărat vehiculul chiar dacă ar fi avut cunoștință de prezența sistemului respectiv.

67. La 15 octombrie 2015, KBA a adoptat o decizie, în temeiul articolului 25 alineatul 2 din EG-FGV, prin care a obligat în special ca Volkswagen să asigure conformitatea motoarelor de tip EA 189 de generație Euro 5 cu reglementarea națională și a Uniunii în vigoare. Prin scrisoarea din 20 decembrie 2016, KBA a informat Volkswagen că confirmă că software-ul în cauză era de natură să restabilească conformitatea vehiculelor în cauză. Omologarea CE de tip a vehiculelor precum vehiculul 3 nu a fost revocată și nici retrasă ulterior de KBA.

68. La 15 februarie 2017, DS a permis instalarea pe vehiculul 3 a software-ului în cauză, astfel cum se menționa în scrisoarea KBA din 20 decembrie 2016. Această actualizare a înlocuit sistemul de comutare prin punerea în aplicare a ferestrei termice.

69. DS a introdus o acțiune la Landesgericht Linz (Tribunalul Regional din Linz, Austria), solicitând rambursarea prețului de cumpărare a vehiculului 3 în schimbul restituirii acestuia, cu titlu subsidiar, o reducere a prețului acestui vehicul și, cu titlu mai subsidiar, să se constate răspunderea Porsche Inter Auto și a Volkswagen pentru prejudiciile rezultate din prezența unui dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Prin hotărârea din 12 decembrie 2018, Landesgericht Linz (Tribunalul Regional din Linz) a respins acțiunea formulată de DS.

70. Întrucât acesta din urmă a declarat apel, Oberlandesgericht Linz (Tribunalul Regional Superior din Linz, Austria) a confirmat hotărârea respectivă printr-o hotărâre din 4 aprilie 2019. Această instanță a considerat în special că, presupunând chiar că vehiculul 3 era afectat inițial de o neconformitate, software-ul în cauză o remediase. În plus, sistemul de reducere a recirculării gazelor de eșapament atunci când temperatura exterioară era sub 15 grade Celsius sau depășea 33 de grade Celsius ar fi permis, în temeiul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, din moment ce ar fi necesar pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor.

71. DS a formulat recurs la Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria), instanța de trimitere. În fața acestei instanțe, DS a arătat că vehiculul 3 prezintă o neconformitate pentru motivul că sistemul de comutare constituie un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Software-ul în cauză nu ar fi remediat această neconformitate. O pierdere de valoare ar risca să se producă în viitor, la fel ca și daunele ulterioare cauzate de instalarea acestui software.

72. Porsche Inter Auto și Volkswagen au recunoscut în fața instanței de trimitere că fereastra termică constituie un dispozitiv de manipulare, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. Ele au susținut că acest dispozitiv este permis, în temeiul articolului 5 alineatul (2) din regulamentul menționat, și că această apreciere este împărtășită de KBA.

73. Instanța de trimitere arată că este chemată să se pronunțe cu privire la aspectele dacă vehiculul 3 prezenta o neconformitate în ziua predării sale, dacă aceasta a fost remediată și dacă DS a suferit un prejudiciu care ar fi fost cauzat de producătorul de autovehicule în cauză.

74. Potrivit acestei instanțe, sistemul de comutare constituie un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatele (1) și (2) din acest regulament. În orice caz, vehiculul 3 ar avea o neconformitate, în sensul articolului 922 din ABGB, dat fiind că prezența acestui dispozitiv de manipulare nu fusese dezvăluită KBA.

75. Întrucât software-ul în cauză a fost aprobat de acesta, instanța de trimitere ridică mai întâi problema dacă această aprobare este suficientă în sine pentru ameliorarea bunului cumpărat, în sensul articolului 932 alineatul 1 din ABGB. Potrivit acestei instanțe, trebuie să se prezume că, în ceea ce privește un produs precum un autovehicul, despre care se știe că trebuie să răspundă unor cerințe normative, consumatorul mediu, normal informat și suficient de atent și de avizat, se așteaptă ca aceste cerințe să fie respectate. Faptul că vehiculele trebuie să facă obiectul unei proceduri de omologare CE de tip nu s-ar opune neapărat acestei interpretări a articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 1999/44. O interpretare în acest sens ar avea drept consecință

faptul că vânzătorul unui autovehicul ar trebui nu numai să garanteze existența omologării CE de tip necesare pentru utilizarea preconizată în mod obișnuit, în sensul articolului 922 din ABGB, ci și că acest vehicul nu conține elemente de proiectare interzise.

76. În continuare, în ipoteza în care încercarea de ameliorare întreprinsă prin instalarea software-ului în cauză nu ar fi reușit, chiar dacă KBA nu a revocat și nici nu a retras omologarea CE de tip, ar trebui să se examineze dacă vehiculul 3 este încă echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Potrivit instanței de trimitere, obiectivul protecției mediului pledează în favoarea unei interpretări stricte a derogărilor prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din acest regulament. În plus, ar fi de notorietate faptul că, pe o parte a teritoriului Uniunii, în special în Austria, temperatura medie este sub 15 grade Celsius mai multe luni pe an. Așadar, temperatura exterioară la care recircularea gazelor de eșapament pentru un tip de vehicul 3 este pe deplin eficientă nu ar fi atinsă în medie o mare parte dintr-un an. În aceste condiții, nu ar fi posibil să se justifice un dispozitiv de manipulare ce funcționează într-un mod atât de frecvent prin una dintre derogările prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din regulamentul menționat.

77. În sfârșit, instanța de trimitere arată că, în cadrul examinării eventualei calificări a unei neconformități drept „minoră”, ceea ce exclude o acțiune redhibitorie în temeiul articolului 932 alineatul (4) din ABGB, trebuie să se procedeze la o evaluare comparativă obiectivă a intereselor părților în raport cu contractul pe care l-au încheiat și cu împrejurările speței. Or, articolul 3 alineatul (6) din Directiva 1999/44 nu ar fi atât de univoc, încât să ne aflăm în prezența unui act clar.

78. În aceste condiții, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva [1999/44] trebuie interpretat în sensul că un autovehicul care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului [nr. 715/2007] prezintă calitatea care este normală pentru bunurile de același tip și la care consumatorul se poate aștepta în mod rezonabil în cazul în care vehiculul este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 și al articolului 5 alineatul (2) din [acest regulament], cu toate că tipul de vehicul dispune de o omologare CE de tip valabilă, astfel încât vehiculul poate fi utilizat în circulația rutieră?
- 2) Articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din acest regulament, care este proiectat într-un mod în care, în afara funcționării în condiții de testare în laborator, recircularea gazelor de evacuare este complet operațională în condiții reale de conducere numai atunci când temperatura exterioară este cuprinsă între 15 și 33 de grade Celsius, poate fi autorizat în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament sau aplicarea excepției menționate este *a priori* exclusă ca urmare a limitării eficienței depline a recirculării gazelor de evacuare la condiții care, în părți ale Uniunii Europene, sunt îndeplinite numai în decursul unei perioade de aproximativ o jumătate de an?

- 3) Articolul 3 alineatul (6) din Directiva 1999/44 trebuie interpretat în sensul că o neconformitate care constă în echiparea unui vehicul cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie calificată drept «minoră» în sensul dispoziției menționate atunci când cumpărătorul, având cunoștință de prezența acesteia și de modul său de acțiune, ar fi achiziționat totuși vehiculul?”

79. DS, Porsche Inter Auto, guvernul german și Comisia au depus observații scrise. Aceleași părți au răspuns de asemenea în scris la întrebările adresate de Curte¹⁵.

IV. Analiză

80. Întrebările adresate de instanțele de trimitere privesc, pe de o parte, interpretarea Regulamentului nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile de poluanți¹⁶ și, pe de altă parte, cea a Directivei 1999/44, care urmărește să asigure o protecție uniformă minimă a consumatorilor în cadrul pieței interne.

A. Cu privire la prima și la a treia întrebare din cauza C-128/20, la prima întrebare din cauza C-134/20, precum și la a doua întrebare, în prima sa parte, din cauza C-145/20

81. Prin intermediul primei și al celei de a treia întrebări din cauza C-128/20, al primei întrebări din cauza C-134/20, precum și al celei de a doua întrebări, în prima parte a acesteia, din cauza C-145/20, care trebuie examinate împreună, instanțele de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „dispozitiv de manipulare” un dispozitiv care, în condiții reale de conducere a unui autovehicul, asigură pe deplin recircularea gazelor de eșapament numai atunci când temperatura exterioară este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar înălțimea este sub 1 000 de metri, în condițiile în care, în afara acestui interval, într-o marjă de 10 grade Celsius și de peste 1 000 de metri înălțime, pe un parcurs de 250 de metri, rata de recirculare a gazelor de eșapament este redusă în mod linear la 0, cu consecința că emisiile de NOx depășesc valorile-limită stabilite de regulamentul menționat.

82. În această privință, trebuie arătat că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 definește un „dispozitiv de manipulare” ca fiind orice element de proiectare ce 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 vehiculelor.

83. În Hotărârea X, Curtea s-a pronunțat pentru prima dată cu privire la interpretarea dispoziției menționate. Cauza care a stat la baza pronunțării acestei hotărâri privea autovehicule echipate cu o supapă EGR și cu un software care poate detecta faza de omologare referitoare la emisiile de gaze poluante, în cadrul NEDC și în vederea omologării lor¹⁷. În hotărârea amintită, Curtea a statuat că

¹⁵ În aceste trei cauze, Curtea a hotărât să se pronunțe fără a organiza o ședință, din cauza riscurilor sanitare legate de pandemia de coronavirus.

¹⁶ Pentru o prezentare generală a cadrului de reglementare referitor la omologarea autovehiculelor, a se vedea Concluziile avocatei generale Sharpston prezentate în cauza CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pe motor diesel) (C-693/18, EU:C:2020:323, punctele 45-54).

¹⁷ A se vedea Hotărârea X, punctele 27 și 31.

reprezintă un „element de proiectare”, în sensul dispoziției menționate, un software integrat în calculatorul pentru controlul motorului sau care acționează asupra acestuia, întrucât acționează asupra funcționării sistemului de control al emisiilor și reduce eficiența acestuia¹⁸. În aceeași hotărâre, Curtea a considerat că intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „sistem de control al emisiilor”, în sensul aceleiași dispoziții, atât tehnologiile și așa-numita strategie „de post-tratare a gazelor de evacuare”, care reduc emisiile în aval, și anume după formarea lor, cât și cele care, asemenea sistemului EGR, reduc emisiile în amonte, și anume în timpul formării lor¹⁹. Din Hotărârea X rezultă că reprezintă un „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, un dispozitiv care măsoară orice parametru legat de desfășurarea procedurilor de omologare prevăzute de regulamentul menționat în scopul îmbunătățirii performanței, în cadrul acestor proceduri, a sistemului de control al emisiilor pentru a obține astfel omologarea vehiculului, chiar dacă o asemenea îmbunătățire poate fi observată, punctual, și în condiții normale de utilizare a vehiculului²⁰. Curtea a adăugat că un asemenea dispozitiv nu putea intra sub incidența excepției privind interzicerea unor asemenea dispozitive prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament, referitoare la protecția motorului împotriva deteriorării sau a unui accident și la funcționarea în siguranță a vehiculului²¹.

84. Prezentele cauze se situează în continuarea cauzei care a stat la baza pronunțării acestei hotărâri, prin faptul că, în cadrul omologării CE de tip, ele privesc vehicule de generație Euro 5 echipate cu o supapă EGR și dotate cu software-ul în discuție, care acționează asupra funcționării sistemului de control al emisiilor de poluanți și reduce eficiența acestuia. Astfel, software-ul respectiv a stabilit fereastra termică, în temeiul căreia, potrivit instanțelor de trimitere, recircularea gazelor de eșapament este complet operațională numai atunci când temperatura externă este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar înălțimea este sub 1 000 de metri. În afara acestui interval, rata de recirculare a gazelor de eșapament este redusă în mod linear la 0, ceea ce, în speță, conduce la depășirea valorilor-limită la emisiile stabilite pentru NOx în tabelul 1 din anexa I la Regulamentul nr. 715/2007.

85. Auto Krainer și Volkswagen susțin în observațiile lor scrise în cauzele C-128/20 și, respectiv, C-134/20 că, potrivit funcționării software-ului în cauză, o reducere a ratei de recirculare a gazelor de eșapament este prevăzută atunci când temperatura aerului de admisie este sub 15 grade Celsius, această temperatură fiind un parametru tehnic în medie mai mare de 5 grade Celsius la temperatura ambiantă. În consecință, toate gazele de eșapament ar fi recirculate atât timp cât temperatura ambiantă este mai mare sau egală cu 10 grade Celsius, adică în intervalul de temperaturi anuale medii din Germania, și anume 10,4 grade Celsius.

86. În această privință, trebuie amintit că, în cadrul procedurii prevăzute la articolul 267 TFUE, care este întemeiată pe o separare clară a funcțiilor între instanțele naționale și Curte, instanța națională este singura competentă să constate și să aprecieze situația de fapt din litigiul principal, precum și să interpreteze și să aplice dreptul național²². În consecință, în speță, Curtea este legată de constatarea și de aprecierea faptelor pe care le-au efectuat instanțele de trimitere, de altfel în

¹⁸ Hotărârea X, punctul 68.

¹⁹ Hotărârea X, punctul 90.

²⁰ Hotărârea X, punctul 102.

²¹ A se vedea Hotărârea X, punctul 115.

²² Hotărârea din 29 aprilie 2021, Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, punctul 37 și jurisprudența citată).

mod concordant, astfel încât Auto Krainer și Volkswagen nu le pot contesta în cadrul prezentelor cereri de decizie preliminară. În consecință, ne vom referi la fereastra termică astfel cum a fost stabilită de instanțele de trimitere²³.

87. Ținând seama de considerațiile emise de Curte în Hotărârea X, software-ul în cauză trebuie considerat un „element de proiectare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, iar tehnologia utilizată, în speță supapa EGR, intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „sistem de control al emisiilor”, în sensul acestei dispoziții²⁴. Pe de altă parte, acest software măsoară temperatura aerului, precum și un alt parametru, și anume înălțimea, „în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor”, în sensul dispoziției menționate.

88. Prin urmare, pentru a stabili dacă, în raport cu definiția reținută la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, software-ul în cauză constituie un „dispozitiv de manipulare”, trebuie să se examineze dacă reducerea eficienței sistemului de control al emisiilor intervine „în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului”.

89. În întrebările adresate, instanțele de trimitere se referă nu la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, ci la articolul 5 alineatul (1) din acest regulament, potrivit căruia 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 regulamentul menționat și măsurile sale de punere în aplicare. În această privință, considerăm că este clar că cele două dispoziții se completează și exprimă aceeași idee, și anume că, pentru a verifica dacă cerințele tehnice comune privind omologarea autovehiculelor sunt îndeplinite, trebuie să se facă referire la funcționarea software-ului în cauză în cadrul „utilizării normale” a vehiculelor în cauză²⁵.

90. Regulamentul nr. 715/2007 nu definește, în dispozițiile sale, această noțiune de „utilizare normală”. Într-o asemenea situație, rezultă atât din cerințele aplicării uniforme a dreptului Uniunii, cât și din cele ale principiului egalității că termenii unei dispoziții de drept al Uniunii care nu cuprinde nicio trimitere expresă la dreptul statelor membre pentru a stabili sensul și domeniul său de aplicare trebuie în mod normal să aibă, în întreaga Uniune, o interpretare autonomă și uniformă, care trebuie stabilită ținând seama nu numai de termenii acesteia, ci și de contextul dispoziției și de obiectivul urmărit de reglementarea în cauză²⁶.

²³ A se vedea punctul 47 din prezentele concluzii.

²⁴ A se vedea punctul 83 din prezentele concluzii.

²⁵ De asemenea, articolul 4 alineatul (2) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 715/2007 prevede că „măsurile tehnice adoptate de 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*”. (Sublinierea noastră)

²⁶ A se vedea Hotărârea din 29 aprilie 2021, X (Mandat european de arestare – *Ne bis in idem*) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, punctul 69 și jurisprudența citată).

91. În această privință, în observațiile lor scrise în cauzele C-128/20 și C-134/20, Auto Krainer și Volkswagen arată că respectarea valorilor-limită pentru poluanți trebuie stabilită exclusiv în cadrul NEDC²⁷, în vigoare la data faptelor din litigiile principale²⁸.

92. Nu suntem de acord cu această poziție. În opinia noastră, reiese în mod clar din modul de redactare a articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, din contextul acestei dispoziții și din obiectivul urmărit de regulamentul menționat că „utilizarea normală” nu face trimitere la condițiile prevăzute de NEDC, ci la condițiile reale de conducere²⁹.

93. Astfel, în primul rând, articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament nu se referă numai la emisiile de poluanți măsurate în cursul procedurii de omologare. În același sens, Hotărârea X a evidențiat că „condițiile normale de utilizare a vehiculelor pot, în mod excepțional, [...] să corespundă condițiilor de conducere aplicate în cadrul procedurilor de omologare” și că, „în condiții normale de utilizare a vehiculelor, obiectivul de reducere a emisiilor de NOx nu este atins în mod obișnuit”³⁰. În consecință, această hotărâre a făcut în mod explicit distincție între condițiile aplicate în cadrul procedurilor de omologare și „condițiile normale de utilizare” și le-a luat pe acestea din urmă ca referință pentru evaluarea emisiilor de poluanți.

94. În al doilea rând, desigur, potrivit considerentului (17) al Regulamentului nr. 715/2007, „[p]entru a evita apariția oricăror bariere tehnice în comerțul dintre statele membre, este necesară o metodă standardizată de măsurare a consumului de carburant și a emisiilor de dioxid de carbon provenind de la vehicule”. Cu toate acestea, condițiile aplicate în cadrul procedurilor de omologare nu pot fi, în ceea ce privește NEDC, echivalentul condițiilor reale de conducere³¹. În acest sens, considerentul (2) al Regulamentului 2016/427 enunță că „emisiile generate de circulația reală pe șosea a vehiculelor Euro 5/6 depășesc substanțial emisiile măsurate în zona de reglementare a [NEDC], în special în ceea ce privește emisiile de NOx ale vehiculelor diesel”. Această situație a condus la modificarea Regulamentului nr. 692/2008, prin intermediul Regulamentului 2016/427, pentru a introduce noțiunea de „emisii în condiții reale de conducere (RDE)”³², definite ca „emisiile unui vehicul în condiții normale de utilizare”³³.

95. În al treilea rând, interpretarea potrivit căreia trebuie să se refere la condițiile reale de conducere, iar nu la cele prevăzute de NEDC este confirmată de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, care constă în garantarea unui nivel ridicat de protecție a mediului³⁴. Trebuie să se asigure astfel o limitare efectivă a emisiilor de NOx.

²⁷ NEDC se efectuează în laborator și constă în repetarea a patru cicluri urbane, urmate de un ciclu extraurban. Subliniem că, potrivit punctului 6.1.1 din anexa 4, intitulată „Încercare de tip 1”, din Regulamentul nr. 83 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Prescripții uniforme referitoare la omologarea vehiculelor în ceea ce privește emisiile de poluanți în funcție de cerințele de carburant ale motorului (JO 2006, L 375, p. 242, Ediție specială, 11/vol. 87, p. 3), „[i]n timpul încercării, temperatura din camera de încercare trebuie să fie cuprinsă între [...] (20 și 30 [de grade Celsius])”.

²⁸ Astfel cum enunță considerentele (1)-(3) ale Regulamentului 2017/1151, NEDC a fost înlocuit de ciclul de încercare WLTP (procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial).

²⁹ În acest sens, guvernul german, în observațiile sale scrise, subliniază că, în opinia în prezent unanimă a autorităților însărcinate cu omologarea de tip în Europa, prin „condiții normale de funcționare și de utilizare” trebuie să se înțeleagă condițiile reale, astfel cum există acestea în mod obișnuit în Europa.

³⁰ A se vedea Hotărârea X, punctul 101.

³¹ Cu privire la diferențele dintre emisiile de NOx măsurate în cadrul procesului de omologare de tip și cele înregistrate pe șosele, a se vedea documentul de informare al Curții de Conturi Europene, intitulat „Reacția UE la scandalul «dieselgate»”, februarie 2019, p. 15.

³² A se vedea considerentul (4) al Regulamentului 2016/427. Procedura de încercare RDE face obiectul cauzelor conexate Germania și Ungaria/Comisia și Comisia/Ville de Paris și alții (C-177/19 P-C-179/19 P). Avocatul general Bobek a prezentat concluziile în aceste cauze la 10 iunie 2021 (EU:C:2021:476).

³³ A se vedea articolul 1 punctul 1 din Regulamentul 2016/427.

³⁴ A se vedea Hotărârea X, punctul 86.

96. În speță, după cum s-a arătat la punctul 84 din prezentele concluzii, software-ul în cauză este proiectat pentru ca recircularea gazelor de eșapament să fie complet operațională numai atunci când temperatura externă este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar înălțimea este sub 1 000 de metri. Din moment ce emisiile de NOx trebuie măsurate în condiții reale de conducere, se poate considera că această fereastră termică este reprezentativă pentru asemenea condiții de conducere în Europa?

97. Noi credem că nu. Desigur, există diferențe mari de climat între nordul și sudul Europei. Cu toate acestea, o temperatură minimă de 15 grade Celsius nu corespunde condițiilor climatice medii care pot exista în Europa. De asemenea, relieful Uniunii este departe de a fi uniform.

98. În acest sens, instanța de trimitere în cauza C-128/20 subliniază că, în Austria și în Germania (care sunt state membre situate geografic în centrul Uniunii), temperatura ambiantă este cel mai adesea sub 15 grade Celsius pe tot parcursul anului și că, ținând seama de relieful acestor state, autovehiculele circulă adesea la peste 1 000 de metri înălțime³⁵. Această instanță deduce de aici, în cadrul celei de a treia întrebări, că tratarea gazelor de eșapament care decurge din fereastra termică nu este complet operațională în Europa, în special în Austria, în cea mai mare parte a anului. Aceeași constatare este stabilită de instanța de trimitere în cauza C-134/20.

99. În ceea ce privește instanța de trimitere în cauza C-145/20, aceasta arată că, la Viena (Austria), în anul 2018, temperatura medie era sub 15 grade Celsius timp de șase luni din douăsprezece. Pe de altă parte, statisticile oficiale ale orașului Viena, la care face referire această instanță, arată că temperatura medie din orașul menționat a fost de 11,6 grade Celsius în anul 2017, precum și de 12,4 grade Celsius în anii 2018 și 2019³⁶.

100. Observăm de asemenea că, potrivit datelor oficiale, temperatura medie anuală în Germania a fost de 9,6 grade Celsius în anul 2017, de 10,4 grade Celsius în anul 2018 și de 10,2 grade Celsius în anul 2019³⁷. În ceea ce privește alte state situate în partea centrală a Uniunii, temperatura medie anuală în Franța a fost de 13,4 grade Celsius în anul 2017, de 13,9 grade Celsius în anul 2018 și de 13,7 grade Celsius în anul 2019³⁸. În ceea ce privește temperatura anuală medie în Polonia, aceasta a fost de 9 grade Celsius în anul 2017, de 9,8 grade Celsius în anul 2018 și de 10,2 grade Celsius în anul 2019³⁹. Aceste temperaturi diferite sunt net inferioare valorii de 15 grade Celsius reținute ca valoare minimă pentru fereastra termică.

101. Trebuie adăugat că Regulamentul 2017/1151, care stabilește normele de aplicare a Regulamentului nr. 715/2007, a enunțat, la punctul 4.1 din anexa IIIA, intitulată „Verificarea emisiilor în condiții reale de conducere”, că „[p]erformața RDE se demonstrează prin încercarea vehiculelor pe drum în modurile de conducere, în condițiile și la sarcinile utile normale” și că

³⁵ În această privință, subliniem că altitudinea medie a Austriei este de aproximativ 900 de metri.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>

³⁷ Deutscher Wetterdienst este serviciul meteorologic al Republicii Federale Germania. A se vedea: https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad,https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland și, respectiv, https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3

³⁸ Météo-France este serviciul oficial de meteorologie și climatologie din Franța. A se vedea: <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017>, <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018> și, respectiv, <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>

³⁹ IMGW este institutul de meteorologie și de gestionare a apei din Polonia. A se vedea: <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (p. 12).

„[î]ncercarea RDE trebuie să fie reprezentativă pentru vehiculele rulate pe traseele lor reale de conducere, cu sarcina lor normală”. Punctul 5.2 din această anexă definește condițiile ambiante pentru verificarea emisiilor în condiții reale de conducere în cadrul acestei încercări.

102. Chiar dacă Regulamentul 2017/1151 este ulterior și nu este aplicabil *ratione temporis* litigiilor principale, acesta constituie o referință pentru prezentele cauze prin faptul că urmărește să evalueze, într-un mod mai realist, condițiile reale de conducere. Or, intervalul de temperaturi luate drept referință rezultă a fi mult mai larg decât cel stabilit de fereastra termică. În special, temperatura minimă luată în considerare pentru „condițiile de temperatură moderate”, la punctul 5.2.4 din anexa IIIA la acest regulament, este de 0 grade Celsius, departe de 15 grade Celsius din fereastra termică. Pe de altă parte, „condițiile de altitudine extinse”, menționate la punctul 5.2.3 din această anexă, corespund unei altitudini mai mari de 700 de metri deasupra nivelului mării și mai mici sau egale cu 1 300 de metri deasupra nivelului mării⁴⁰.

103. Având în vedere cele ce precedă, considerăm că valorile de temperatură și de altitudine reținute în cadrul ferestrei termice nu reprezintă o „utilizare normală”, în sensul articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007, pentru autovehiculele din Uniune. Cu alte cuvinte, software-ul în cauză 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”, având drept consecință faptul că acesta constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din regulamentul menționat⁴¹.

104. În aceste condiții, propunem să se răspundă la prima și la a treia întrebare din cauza C-128/20, la prima întrebare din cauza C-134/20, precum și la a doua întrebare, în prima sa parte, din cauza C-145/20 că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „dispozitiv de manipulare” un dispozitiv care, în condiții reale de conducere a unui autovehicul, nu asigură pe deplin recircularea gazelor de eșapament decât atunci când temperatura exterioară este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar înălțimea este sub 1 000 de metri, în condițiile în care, în afara acestui interval, într-o marjă de 10 grade Celsius și de peste 1 000 de metri înălțime, pe un parcurs de 250 de metri, rata de recirculare a gazelor de eșapament este redusă în mod linear la 0, cu consecința că emisiile de NOx depășesc valorile-limită stabilite de regulamentul menționat.

B. Cu privire la a doua întrebare din cauza C-128/20, la a doua și la a treia întrebare din cauza C-134/20, precum și la a doua întrebare, în a doua sa parte, din cauza C-145/20

105. Prin intermediul celei de a doua întrebări din cauza C-128/20, al celei de a doua și al celei de a treia întrebări din cauza C-134/20, precum și al celei de a doua întrebări, în a doua sa parte, din cauza C-145/20, care trebuie examinate împreună, instanțele de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie

⁴⁰ Potrivit punctului 9.5 din anexa IIIA la Regulamentul 2017/1151, „[î]n cazul în care, într-un anumit interval de timp, condițiile ambiante sunt extinse în conformitate cu punctul 5.2, emisiile pe durata acestui interval de timp, calculate în conformitate cu appendicele 4, se împart la valoarea de 1,6 înainte de a fi evaluate din punctul de vedere al conformității cu cerințele din prezenta anexă”.

⁴¹ În observațiile sale scrise, guvernul german subliniază că un dispozitiv de manipulare proiectat astfel încât rata de recirculare a gazelor de eșapament nu funcționează la 100 % decât într-o fereastră termică care se situează între 15 și 33 de grade Celsius este, în stadiul actual al dezvoltării tehnologice, interzis, dat fiind că această fereastră se situează în mod clar peste temperatura medie anuală în Germania și că o modificare a ferestrei menționate care să permită acoperirea unei plaje de temperaturi mai extinse, în special în jos, este posibilă din punct de vedere tehnic. Acest guvern adaugă că, pentru anii trecuți, este necesară o decizie a autorității responsabile cu omologarea de tip, de la caz la caz, care să se raporteze la un anumit tip de vehicul și în care trebuie luate în considerare particularitățile motorizării în cauză.

interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare care nu asigură pe deplin recircularea gazelor de eșapament decât atunci când temperatura exterioară este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar înălțimea este sub 1 000 de metri intră sub incidența excepției de la interzicerea unor asemenea dispozitive prevăzute de această dispoziție, referitoare la protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și la funcționarea în siguranță a vehiculului, în cazul în care acest dispozitiv servește în principal la menajarea unor componente precum supapa EGR, răcitorul EGR și filtrul de particule diesel.

106. Potrivit articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor este interzisă. Totuși, această interdicție cunoaște trei excepții⁴², printre care cea care figurează la litera (a) a acestei dispoziții, și anume atunci când „necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului”⁴³.

107. Având în vedere acest mod de redactare și ca răspuns la a doua întrebare adresată de instanța de trimitere în cauza C-134/20, considerăm că aspectul dacă dispozitivul de manipulare în discuție în litigiul principal este necesar pentru a proteja motorul împotriva deteriorărilor și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului are o incidență asupra aprecierii legalității acestui dispozitiv. Astfel, în opinia noastră, chiar și un dispozitiv care reduce eficiența sistemelor de control al emisiilor de poluanți ar putea fi autorizat în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute de această dispoziție.

108. În Hotărârea X, Curtea a procedat, de asemenea pentru prima dată, la interpretarea dispoziției menționate. În această privință, Curtea a arătat că noțiunile de „deteriorare” și de „accident” nu sunt definite la articolul 5 din Regulamentul nr. 715/2007 și nici în celelalte articole din acest regulament și că, în lipsa oricărei definiții, determinarea înțelesului și a conținutului acestor termeni trebuie să fie făcută, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în conformitate cu sensul obișnuit al acestora în limbajul curent, ținând totodată seama de contextul în care sunt utilizați și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte⁴⁴. Curtea a considerat că, în sensul obișnuit al acestuia în limbajul curent, termenul „accident” are în vedere un eveniment neprevăzut și neașteptat care conduce la deteriorări sau la pericole precum răni sau decese⁴⁵ și că termenul „deteriorare” vizează, la rândul său, un prejudiciu rezultând în general dintr-o cauză violentă sau neașteptată⁴⁶. În consecință, un dispozitiv de manipulare care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor este justificat din moment ce, potrivit articolului 5 alineatul (2) litera (a) menționat, permite protecția motorului împotriva deteriorărilor neașteptate și excepționale⁴⁷. Or, ancrasarea și îmbătrânirea motorului nu pot fi considerate un „accident” sau o „deteriorare”, în sensul acestei dispoziții, întrucât aceste evenimente sunt, în principiu, previzibile și inerente funcționării normale a vehiculului⁴⁸. Doar riscurile imediate de deteriorare care generează un pericol concret în timpul conducerii

⁴² Celelalte două excepții prevăzute la articolul 5 alineatul (2) literele (b) și, respectiv, (c) din Regulamentul nr. 715/2007 nu sunt aplicabile în cauzele principale.

⁴³ Prin utilizarea conjuncției „și”, înțelegem această dispoziție în sensul că condițiile prevăzute sunt cumulative. Astfel, criteriul „funcționării în siguranță a vehiculului” nu este independent de existența unor „deteriorări” sau a unui „accident” și unul dintre acestea trebuie, în orice caz, să fie prezent.

⁴⁴ Hotărârea X, punctele 106 și 107.

⁴⁵ Hotărârea X, punctul 108. În Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 35), Curtea a considerat în același sens că înțelesul obișnuit dat noțiunii de „accident” este acela de „eveniment involuntar, prejudiciabil și neprevăzut”. A se vedea de asemenea Hotărârea din 12 mai 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, punctul 33).

⁴⁶ Hotărârea X, punctul 108.

⁴⁷ Hotărârea X, punctul 109.

⁴⁸ Hotărârea X, punctul 110.

vehiculului sunt de natură să justifice utilizarea unui dispozitiv de manipulare⁴⁹. Curtea a concluzionat că articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare care îmbunătățește în mod sistematic, în cadrul procedurilor de omologare, performanța sistemului de control al emisiilor provenind de la vehicule în vederea respectării valorilor-limită la emisii stabilite de acest regulament pentru a obține astfel omologarea vehiculelor respective nu poate intra sub incidența excepției privind interzicerea unor asemenea dispozitive prevăzute de această dispoziție, chiar dacă acest dispozitiv contribuie la prevenirea îmbătrânirii sau a ancrasării motorului⁵⁰.

109. În observațiile lor scrise, Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto și guvernul german susțin că nu sunt de acord cu această interpretare reținută de Curte, invocând două tipuri de argumente⁵¹.

110. Pe de o parte, pe plan juridic, acești intervenienți susțin în esență că trebuie să se distingă mai clar noțiunile de „accident” și de „deteriorare”, în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007. Dacă termenul „accident” trebuie să fie efectiv înțeles ca un „eveniment neprevăzut și neașteptat”, în schimb, o „deteriorare” nu ar interveni neapărat în mod neprevăzut și neașteptat în măsura în care ar fi susceptibilă să se producă în urma unor efecte cumulate care, la final, pe durata normală de viață a vehiculului și în condiții normale de utilizare, ar putea afecta motorul, fără a putea fi eliminate prin lucrări de întreținere efectuate periodic și în cadrul progresului tehnologic.

111. Pe de altă parte, din punct de vedere tehnic, o neconformitate legată de siguranță ar putea proveni de la supapa EGR, care urmărește să controleze și să reducă emisiile de NOx generate de arderea incompletă a carburantului⁵². În cazul unor temperaturi exterioare prea mari sau prea mici, cu alte cuvinte atunci când componentele sunt solicitate în afara cadrului condițiilor lor de funcționare, s-ar putea forma depozite excesive sau condens, calificate drept „lăcuire” și „ancrasare”, în timpul recirculării gazelor de evacuare, ceea ce ar putea conduce la neconformități legate de poziționarea supapei EGR, cum ar fi faptul că se închide sau rămâne mai mult timp pe o anumită poziție de deschidere⁵³. Această situație ar putea afecta motorul sau unele dintre componentele sale, fără să se poată stabili momentul și modul în care se va produce defecțiunea supapei EGR, nici amploarea ei, întrucât acest lucru ar depinde de modul de conducere, de condițiile ambiante, fără ca lucrări de întreținere regulate și adecvate să poată împiedica întotdeauna deteriorările progresive. Ar rezulta de aici că siguranța funcționării vehiculului în cauză ar fi afectată în mod grav și semnificativ, de exemplu în cazul unei pierderi neașteptate și abrupte de putere în timpul unei manevre de depășire a unui alt vehicul. O ardere a filtrului de particule s-ar putea produce și ca urmare a unei cantități excesive de gaze de eșapament trimise în camera de combustie, care poate conduce la incendierea motorului sau chiar a vehiculului.

⁴⁹ Hotărârea X, punctul 114.

⁵⁰ Hotărârea X, punctul 115.

⁵¹ Hotărârea X a fost pronunțată după terminarea procedurii scrise în prezentele cauze. Cu toate acestea, Concluziile avocatei generale Sharpston prezentate în cauza X au putut fi comentate de intervenienți. Aceștia din urmă au fost întrebați, în cadrul întrebărilor cu răspuns scris adresate de Curte, în special cu privire la consecințele care trebuie deduse din Hotărârea X în prezentele cauze.

⁵² Astfel cum arată instanța de trimitere în cauza C-134/20, supapa EGR redirectionează gazele de eșapament de la ieșirea motorului în colectorul de admisie pentru a înlocui o parte din aerul proaspăt din acesta, ceea ce reduce temperatura și încetinește procesul de ardere, determinând o limitare a emisiilor de NOx. Pe de altă parte, schimbătorul EGR are drept funcție răcirea gazelor arse (a se vedea de asemenea funcționarea supapei EGR, punctul 33 din Hotărârea X).

⁵³ Guvernul german arată că, în ceea ce privește motoarele diesel de generație Euro 6 cele mai moderne, ferestrele termice au un rol minor ca urmare a utilizării radiatoarelor de aer de admisie, sistemul RGE continuând totuși să fie necesar pentru temperaturi exterioare extreme, de exemplu atunci când sunt - 10 grade Celsius.

112. Întrucât aceste argumente privesc siguranța unui autovehicul, ni se pare important să le examinăm cu atenție și să verificăm în ce măsură ar putea justifica un dispozitiv de manipulare care ia forma software-ului în cauză.

113. În această privință, în primul rând, subliniem că, pentru a defini termenul „deteriorare”, în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, Curtea s-a referit la Concluziile avocatei generale Sharpston prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea X⁵⁴. Potrivit avocatei generale, acest termen desemnează un prejudiciu rezultat în general dintr-o cauză violentă sau neașteptată, în temeiul definiției din dicționarul *Le Petit Robert*, iar termenul „damage”, utilizat în versiunea în limba engleză a regulamentului menționat, nu contrazice această excepție⁵⁵.

114. În ceea ce ne privește, adăugăm că dicționarul Academiei franceze definește o „deteriorare” după cum urmează: „Prejudiciu, deteriorare, devastare care rezultă dintr-un accident sau dintr-o intenție de distrugere”⁵⁶. Astfel, această definiție stabilește o legătură între o „deteriorare” și un „accident”, având în vedere că intenția distrugerii nu este prezentă în cauzele principale. La rândul său, *Collins English Dictionary* prevede următoarea definiție: „Damage is physical harm that is caused to an object”⁵⁷. În ceea ce privește definiția termenului „deteriorare” în limba germană (*Beschädigung*), aceasta poate fi înțeleasă ca orice impact asupra unui obiect care modifică compoziția sa materială sau afectează, chiar și ușor, utilizarea căreia îi este destinat și nu este necesar ca substanța să fie deteriorată⁵⁸.

115. În mod cert, toate aceste definiții ale termenului „deteriorare” nu fac referire la un eveniment neașteptat. Cu toate acestea, din moment ce ele nu infirmă interpretarea termenului respectiv dată de Curte în Hotărârea X, nu vedem niciun motiv pentru a reveni asupra interpretării amintite, dată recent. În consecință, vom califica o „deteriorare”, în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, drept un prejudiciu rezultat în general dintr-o cauză violentă sau neașteptată. În lumina acestei calificări, trebuie să se verifice dacă necesitatea dispozitivului de manipulare în discuție în litigiul principal se justifică pentru *protecția motorului* împotriva unei deteriorări.

116. Instanța de trimitere în cauza C-134/20 susține că supapa EGR face parte integrantă din motor. Cu toate acestea, potrivit Comisiei, motorul și „sistemul de post-tratare a gazelor de eșapament” formează părți distincte ale unui vehicul. În consecință, funcționarea defectuoasă a supapei EGR nu ar afecta protecția motorului.

117. În această privință, subliniem că Curtea trebuie să interpreteze dispozițiile de drept al Uniunii după cum se aplică în cauzele principale. Or, chiar dacă această concluzie este contestată de Auto Krainer, Volkswagen și Porsche Inter Auto ca răspuns la întrebările scrise ale Curții, din reglementarea relevantă a Uniunii, astfel cum este redactată, rezultă că sistemul EGR nu face parte din motor. Astfel, articolul 2 punctul 18 din Regulamentul nr. 692/2008 prevede că „sistem[ul] de

⁵⁴ Concluzii prezentate în cauza CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pe motor diesel) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Punctul 135 din aceste concluzii.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

⁵⁷ „O distrugere este un prejudiciu fizic cauzat unui obiect” (traducere liberă). A se vedea: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>

⁵⁸ „Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich” (traducere liberă). A se vedea: <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>

control al emisiilor” înseamnă, „în contextul sistemului OBD [sisteme de diagnosticare la bord], sistemul electronic de control *al motorului și orice alte componente referitoare la emisii din sistemul de evacuare* sau evaporativ care oferă date de intrare sau date de ieșire de la acesta”⁵⁹.

118. De asemenea, anexa I la Regulamentul nr. 692/2008, intitulată „Acte administrative pentru omologarea CE de tip”, conține un punct 3.3.1, care prevede că „[o]mologarea acordată unui tip de vehicul poate fi extinsă la tipuri diferite de vehicule, cu condiția ca parametrii pentru vehicul, *motor sau sistemul de control al poluării* specificați mai jos să fie identici sau să se mențină în cadrul aceluiași toleranțe stabilite”⁶⁰. Această anexă operează o diferențiere explicită între „Motor” (punctul 3.3.1.2) și „Parametrii sistemului de control al poluării” (punctul 3.3.1.3). Acest din urmă punct conține o literă (c), care menționează „EGR (recircularea gazelor de eșapament)”⁶¹.

119. Din aceste dispoziții rezultă că, potrivit reglementării relevante, legiuitorul Uniunii a făcut în mod clar distincția între, pe de o parte, motor și, pe de altă parte, sistemul de control al poluării, care include sistemul EGR. În plus, potrivit articolului 10 alineatul (1) din Regulamentul nr. 692/2008, filtrele pentru particule sunt considerate dispozitive pentru controlul poluării în sensul acestui regulament.

120. În plus, astfel cum a amintit Curtea în Hotărârea X, întrucât articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 constituie o excepție de la interzicerea utilizării dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor, acesta trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte⁶².

121. În aceste condiții, având în vedere dispozițiile de drept al Uniunii aplicabile, considerăm că un dispozitiv de manipulare care servește în principal la menajarea unor componente precum supapa EGR, răcitorul EGR și filtrul de particule diesel nu intră sub incidența excepției de la interzicerea unor astfel de dispozitive prevăzute de articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007.

122. Rezultă că, drept răspuns la a treia întrebare adresată de instanța de trimitere în cauza C-134/20, apreciem că aspectul dacă piesa care trebuie protejată împotriva deteriorărilor este supapa EGR nu are incidență asupra legalității dispozitivului de manipulare în discuție în raport cu articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007.

123. Cu toate acestea, astfel cum s-a arătat la punctul 111 din prezentele concluzii, mai mulți intervenienți au susținut că disfuncționalitatea supapei EGR ar putea deteriora motorul sau unele componente ale acestuia.

124. În ceea ce privește situația în care motorul vehiculului în cauză suferă o ancrasare din cauza disfuncționalității supapei EGR, astfel cum s-a arătat deja, din Hotărârea X reiese că ancrasarea și îmbătrânirea motorului nu pot fi considerate un „accident” sau o „deteriorare”, în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, întrucât evenimentele respective sunt, în principiu, previzibile și inerente pentru funcționarea normală a vehiculului⁶³.

⁵⁹ Aceeași definiție este reluată la articolul 2 punctul 18 din Regulamentul 2017/1151.

⁶⁰ Sublinierea noastră.

⁶¹ Aceleași elemente sunt menționate la punctul 3.3 din anexa I la Regulamentul 2017/1151. Pe de altă parte, anexa XI la Regulamentul nr. 692/2008, intitulată „Sisteme de diagnosticare la bord a autovehiculelor”, reia, în apendicele 2, separarea între motor și sistemul de control al emisiilor. Această distincție este stabilită și în anexa XI apendicele 2 la Regulamentul 2017/1151.

⁶² Hotărârea X, punctul 112.

⁶³ Hotărârea X, punctul 110.

Cu alte cuvinte, este vorba despre o deteriorare prin utilizarea normală a acestui vehicul. În consecință, evenimentele menționate nu pot intra sub incidența excepției prevăzute de această dispoziție.

125. Tot potrivit Hotărârii X, doar riscurile imediate de deteriorare care generează un pericol concret în timpul conducerii vehiculului sunt de natură să justifice utilizarea unui dispozitiv de manipulare precum o fereastră termică⁶⁴. În opinia noastră, această situație s-ar putea produce atunci când disfuncționalitatea supapei EGR are consecințe neașteptate asupra funcționării motorului însuși, fără ca o întreținere regulată și adecvată a vehiculului să poată preveni aceste consecințe⁶⁵.

126. Numai în această situație dispozitivul de manipulare în cauză ar putea fi autorizat în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007. Din moment ce este vorba despre o examinare cu caracter factual, revine instanțelor de trimitere, singurele competente să constate și să aprecieze faptele din litigiile principale⁶⁶, sarcina de a verifica dacă disfuncționalitatea supapei EGR care ar putea surveni ar putea crea riscuri neașteptate și imediate ale deteriorărilor asupra motorului însuși⁶⁷, generând un pericol concret în timpul conducerii vehiculului, chiar în cazul unei întrețineri regulate și adecvate a vehiculului respectiv⁶⁸.

127. În această privință, arătăm că, în cauza C-134/20, instanța de trimitere susține că nu este posibil să se stabilească dacă dispozitivul de manipulare este necesar pentru protecția motorului vehiculului împotriva deteriorărilor. În ipoteza în care această stabilire este efectiv imposibilă, trebuie amintit că articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte.

128. Adăugăm că, în observațiile lor scrise, Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto și guvernul german susțin că Regulamentul nr. 715/2007 este conceput în mod neutru pe plan tehnologic și nu impune utilizarea celei mai bune tehnici posibile. În această privință, nu s-ar contesta că utilizarea unui sistem EGR care funcționează după o fereastră termică, într-o măsură diferită în funcție de data omologării, corespunde stadiului tehnicii.

129. Asemenea afirmații nu sunt, în opinia noastră, de natură să autorizeze un dispozitiv de manipulare în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007. Astfel, pe de o parte, acest regulament nu face nicio mențiune că o anumită tehnologie ar trebui utilizată pentru omologarea CE de tip. Se stabilește numai un obiectiv în materie de emisii de poluanți. Pe de altă parte, după cum enunță considerentul (7) al regulamentului menționat, „[e]ste important ca, la stabilirea normelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru piață și competitivitatea producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și

⁶⁴ Hotărârea X, punctul 114.

⁶⁵ În ipoteza în care o întreținere regulată și adecvată a vehiculului permite evitarea disfuncționalității supapei EGR, riscurile imediate de deteriorare care generează un pericol concret în timpul conducerii vehiculului *sunt perfect evitabile*. Nu există, așadar, în opinia noastră, o problemă de funcționare a motorului și de siguranță a vehiculului.

⁶⁶ A se vedea jurisprudența citată la punctul 86 din prezentele concluzii.

⁶⁷ Comisia susține că, atunci când este invocat pentru a justifica o strategie auxiliară de limitare a emisiilor, riscul de prejudiciu *neașteptat și ireparabil al motorului* ar trebui să fie demonstrat și documentat în mod corespunzător [a se vedea Comunicarea Comisiei din 26 ianuarie 2017, intitulată „Orientări privind evaluarea strategiilor auxiliare de control al emisiilor și prezența dispozitivelor de manipulare în ceea ce privește aplicarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 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)”, C(2017) 352 final, punctul 2.2, p. 8].

⁶⁸ În cazul unui răspuns afirmativ, considerăm că condiția potrivit căreia necesitatea dispozitivului trebuie să se justifice pentru funcționarea în siguranță a vehiculului, prevăzută la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, ar fi în acest caz de asemenea îndeplinită.

creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață, precum și implicațiile pentru impactul global asupra emisiilor de dioxid de carbon”. În consecință, atunci când legiuitorul Uniunii a stabilit valorile-limită la emisiile de poluanți, el a luat deja în considerare interesele producătorilor de autovehicule. Prin urmare, acestora din urmă le revine obligația de a se adapta și de a aplica dispozitive tehnice adecvate pentru respectarea acestor valori-limită⁶⁹, fără ca tehnica utilizată să fie în mod necesar cea mai bună posibilă sau să fie impusă.

130. În plus, astfel cum a arătat Curtea în Hotărârea X, obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, care constă în asigurarea unui nivel ridicat de protecție a mediului și în îmbunătățirea calității aerului în cadrul Uniunii, implică reducerea efectivă a emisiilor de NOx pe toată durata normală de viață a vehiculelor⁷⁰. Or, autorizarea unui dispozitiv de manipulare în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament pentru simplul motiv că, de exemplu, cheltuielile de cercetare sunt ridicate, dispozitivul tehnic implică costuri mari sau operațiunile de mentenanță a vehiculului sunt mai frecvente și mai scumpe pentru utilizator ar face ca regulamentul menționat să devină lipsit de conținut⁷¹.

131. Având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la a doua întrebare din cauza C-128/20, la a doua și la a treia întrebare din cauza C-134/20, precum și la a doua întrebare, în a doua sa parte, din cauza C-145/20, că articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare care nu asigură pe deplin recircularea gazelor de eșapament decât atunci când temperatura exterioară este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar înălțimea este sub 1 000 de metri nu intră sub incidența excepției de la interzicerea unor asemenea dispozitive prevăzute de această dispoziție, referitoare la protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și la funcționarea în siguranță a vehiculului, dacă acest dispozitiv servește în principal la menajarea unor componente precum supapa EGR, răcitorul EGR și filtrul de particule diesel.

C. Cu privire la a patra întrebare din cauza C-134/20

132. Prin intermediul celei de a patra întrebări din cauza C-134/20, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că legalitatea unui dispozitiv de manipulare depinde de aspectul dacă acest dispozitiv echipa vehiculul de la fabricarea acestuia sau dacă a fost instalat abia ulterior, în cadrul unei reparații, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44.

133. Potrivit articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44, în cazul unei neconformități a bunului în momentul livrării sale, consumatorul are dreptul ca bunurile să fie repuse în conformitate gratuit, prin reparare sau înlocuire, în conformitate cu alineatul (3) al acestui articol, sau la o reducere de preț corespunzătoare sau la rezoluțiunea contractului pentru acel bun, în conformitate cu alineatele (5) și (6) ale articolului menționat.

⁶⁹ În raportul său privind ancheta referitoare la măsurarea emisiilor în sectorul auto din 2 martie 2017, p. 44, Parlamentul European a arătat că „conducerea la temperaturi ambiante foarte scăzute (sau la altitudini foarte ridicate, la care presiunea aerului este scăzută), poate ridica dificultăți pentru sistemele [EGR], ca urmare a eventualei apariții a funinginii, a hidrocarburilor și a unor produse de condensare care pot obstrucționa supapa [EGR] sau schimbătorul intermediar de căldură și cauza, de exemplu, o creștere a emisiilor de particule sau de poluanți din hidrocarburi [...] Cu toate acestea, producătorii par să separe sistemele [EGR] într-un mod nejustificat de rapid și într-o proximitate nejustificabilă a intervalului de temperaturi utilizat în ciclul de încercare”.

⁷⁰ Hotărârea X, punctul 113.

⁷¹ În acest sens, Curtea face referire în jurisprudența sa la principiul general potrivit căruia trebuie să se recunoască în mod incontestabil protecției sănătății publice o importanță preponderentă în raport cu considerațiile economice (Hotărârea din 19 aprilie 2012, Artegodan/Comisia, C-221/10 P, EU:C:2012:216, punctul 99 și jurisprudența citată).

134. În speță, din decizia de trimitere în cauza C-134/20 reiese că instalarea dispozitivului de manipulare, sub forma software-ului în cauză, avea drept scop să remedieze caracterul ilicit al sistemului de comutare și să se conformeze dispozițiilor Regulamentului nr. 715/2007 prin intermediul unei reparații. Prezenta întrebare se întemeiază pe premisa potrivit căreia acest software a permis producătorului de autovehicule în cauză să atingă obiectivul menționat. Revine instanței de trimitere sarcina de a verifica, având în vedere răspunsurile date la întrebările examinate anterior, dacă aceasta este situația în speță⁷². În ipoteza unui răspuns negativ, dispozitivul de manipulare ar fi, în orice caz, interzis în temeiul articolului 5 alineatele (1) și (2) din acest regulament.

135. Presupunând că instanța de trimitere consideră că dispozitivul de manipulare în cauză respectă dispozițiile Regulamentului nr. 715/2007, suntem de părere că legalitatea unui asemenea dispozitiv nu depinde de aspectul dacă echipa vehiculul în cauză de la fabricarea acestuia.

136. Astfel, mai întâi, modul de redactare a articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatele (1) și (2) din acest regulament nu face distincție după cum dispozitivul de manipulare echipa vehiculul inițial sau dacă a fost instalat ulterior, momentul instalării unui asemenea dispozitiv nefiind menționat de aceste dispoziții.

137. În continuare, în contextul Regulamentului nr. 715/2007, articolul 4 alineatul (1) din acesta prevede că producătorii fac dovada că *toate dispozitivele noi de schimb pentru controlul poluării* care necesită omologare de tip, vândute sau puse în exploatare în interiorul Uniunii, sunt omologate de tip în conformitate cu acest regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare și că aceste obligații cuprind respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute în anexa I și măsurile de punere în aplicare prevăzute la articolul 5 din regulamentul menționat. În plus, 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”. Astfel, din aceste dispoziții rezultă că toate dispozitivele pentru controlul poluării, indiferent dacă au fost instalate inițial sau ulterior, trebuie să respecte obligațiile prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007.

138. În sfârșit, după cum s-a arătat deja, Regulamentul nr. 715/2007 are ca obiectiv garantarea unui nivel ridicat de protecție a mediului. Or, ipoteza potrivit căreia ar trebui să ne plasăm numai la data fabricării vehiculului ar însemna că producătorii de autovehicule nu ar fi obligați, după punerea în circulație a unui vehicul, să instaleze un dispozitiv de manipulare care să respecte dispozițiile acestui regulament. O asemenea ipoteză ar fi contrară obiectivului regulamentului menționat. Astfel, pentru a eluda obligațiile prevăzute de același regulament, ar fi suficient ca producătorii să înlocuiască dispozitivul de origine pentru controlul poluării, conform Regulamentului nr. 715/2007, cu un dispozitiv de manipulare mai puțin eficient și care nu asigură respectarea valorilor-limită prevăzute pentru NOx.

139. În consecință, considerăm că trebuie să se răspundă la a patra întrebare din cauza C-134/20 că articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că legalitatea unui dispozitiv de manipulare nu depinde de aspectul dacă acest dispozitiv echipa vehiculul de la fabricarea lui sau dacă a fost instalat abia ulterior în cadrul unei reparații, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44.

⁷² A se vedea printre altele punctul 126 din prezentele concluzii.

D. Cu privire la prima întrebare din cauza C-145/20

140. Prin intermediul primei întrebări din cauza C-145/20, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 1999/44 trebuie interpretat în sensul că un autovehicul care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 715/2007 prezintă calitatea normală pentru un bun de același tip la care consumatorul se poate aștepta în mod rezonabil în situația în care acest vehicul este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 3 punctul 10 din regulamentul menționat coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din regulamentul în cauză, vehiculul respectiv având o omologare CE de tip valabilă.

141. Cu titlu introductiv, subliniem că această întrebare se întemeiază pe premisa potrivit căreia vehiculul în cauză dispune de un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din acest regulament. Astfel cum am arătat⁷³, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă aceasta este situația.

142. În cazul unui răspuns afirmativ, trebuie amintit că finalitatea Directivei 1999/44 este, astfel cum arată considerentul (1) al acesteia, aceea de a garanta un nivel ridicat de protecție a consumatorilor. În special, articolul 2 alineatul (1) din directiva menționată obligă vânzătorul să livreze consumatorului bunuri conforme cu contractul de vânzare⁷⁴. Considerentul (8) al directivei menționate precizează că, pentru a facilita aplicarea principiului de conformitate cu contractul, este utilă introducerea unei prezumții care poate fi combătută de conformitate cu contractul pentru cele mai comune situații și că, în absența unor condiții contractuale specifice, precum și în cazul în care se aplică clauza protecției minime, elementele menționate în această prezumție pot fi utilizate pentru a stabili neconformitatea bunurilor cu contractul.

143. În ceea ce privește în special autovehiculele, subliniem că, potrivit considerentului (3) al Directivei 2007/46, actele de reglementare care definesc cerințele tehnice „ar trebui să aibă drept obiectiv principal asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, de protecție a sănătății, a mediului, de eficiență energetică și de protecție împotriva utilizării neautorizate”⁷⁵. În acest sens, articolul 3 punctul 5 din această directivă definește „omologarea CE de tip” ca fiind „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”. Anexa IV menționată, intitulată „Cerințe în scopul omologării CE de tip a vehiculelor”, se referă, în partea I din aceasta, intitulată „Acte de reglementare privind omologarea CE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate”, la Regulamentul nr. 715/2007 în ceea ce privește „[e]misiile (Euro 5 și 6) – Vehicule ușoare/acces la informații”. Pe de altă parte, articolul 4 alineatul (3) primul paragraf din directiva menționată prevede că statele membre înmatriculează sau permit vânzarea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule care respectă cerințele aceleiași directive.

144. Din aceste dispoziții rezultă că, în cadrul unei omologări CE de tip, vehiculele în cauză trebuie să respecte cerințele prevăzute în anexa IV la Directiva 2007/46, în special cele referitoare la dispozitivele de manipulare. Dacă situația nu este aceasta, vehiculele respective nu dispun de un certificat de conformitate exact, astfel cum este prevăzut la articolul 18 alineatul (1) din această directivă și definit la articolul 3 punctul 36 din directiva menționată ca fiind „documentul

⁷³ A se vedea punctul 126 din prezentele concluzii.

⁷⁴ Hotărârea din 3 octombrie 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punctele 25 și 26).

⁷⁵ A se vedea, referitor la principiile de drept derivat al Uniunii în materie de înmatriculare a vehiculelor, Concluziile avocatului general Wahl prezentate în cauza RDW și alții (C-326/17, EU:C:2018:760, punctele 29-38).

prezentat în anexa IX^[76], 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”. Acest document este obligatoriu pentru înmatriculare sau vânzare, în temeiul articolului 26 alineatul (1) din aceeași directivă.

145. În observațiile sale scrise, Porsche Inter Auto susține că consumatorul așteaptă de la un vehicul numai să poată rula cu el și să o poată face în condiții de deplină siguranță, fără ca absoluta conformitate a acestui vehicul cu toate cerințele de reglementare să prezinte un interes pentru el. Cu toate acestea, trebuie subliniat că poziția menționată nu corespunde modului de redactare a articolului 3 punctul 36 din Directiva 2007/46, care privește respectarea *tuturor actelor de reglementare* la momentul fabricării pentru eliberarea certificatului de conformitate.

146. Din moment ce un consumator mediu, normal informat și suficient de atent și de avizat se poate aștepta ca cerințele normative în vederea unei omologări CE de tip pentru vehicule să fie respectate, chiar și în lipsa unor clauze contractuale specifice, ni se pare clar că vehiculul în cauză nu este conform cu contractul de vânzare, în sensul Directivei 1999/44,⁷⁷ dacă nu sunt îndeplinite toate aceste cerințe.

147. Astfel, în opinia noastră, în lipsa unui certificat de conformitate exact, vehiculul în cauză nu corespunde „descrierii date de vânzător”, în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (a) din Directiva 1999/44. De asemenea, acest vehicul nu este „corespunzător scopului special pentru care consumatorul [il] solicită” și nu este „corespunzător scopurilor pentru care bunurile de același tip se utilizează în mod normal”, în sensul articolului 2 alineatul (2) literele (b) și (c) din această directivă. În același mod, în ceea ce privește întrebarea adresată de instanța de trimitere, vehiculul respectiv nu prezintă „calitatea și performanța care sunt normale pentru bunurile de același tip și la care consumatorul se poate aștepta în mod rezonabil, dată fiind natura bunurilor”, în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din directiva menționată.

148. Astfel cum subliniază Comisia, această interpretare este confirmată de articolul 7 din Directiva 2019/771, intitulat „Cerințe obiective de conformitate”, care prevede la alineatul (1) litera (a) că, pe lângă respectarea cerințelor subiective de conformitate, bunurile corespund scopurilor pentru care s-au utilizat în mod normal bunuri de același tip, ținând seama, dacă este cazul, de *dreptul Uniunii* și de dispozițiile de drept intern în vigoare, de standarde tehnice sau, în absența unor astfel de standarde tehnice, de coduri de conduită aplicabile în domeniu și specifice sectorului.

149. În opinia noastră, faptul că tipul de vehicul în cauză are omologarea CE de tip, care permite acestuia să circule pe drumuri, nu este de natură să modifice răspunsul care trebuie dat la întrebarea adresată⁷⁸. Astfel, această omologare poate, printre altele, să fi fost obținută chiar dacă organismul de omologare nu avea cunoștință de prezența unui dispozitiv interzis. Astfel, în cauza C-145/20, instanța de trimitere arată că tipul de vehicul în cauză a fost inițial omologat de KBA în

⁷⁶ Punctul 0 din anexa IX la Directiva 2007/46 prevede că „[c]ertificatul de conformitate este o declarație furnizată cumpărătorului de producătorul vehiculului pentru a-l asigura pe acesta că vehiculul pe care l-a achiziționat respectă legislația în vigoare în Uniunea Europeană la momentul fabricării lui”.

⁷⁷ În acest sens, Curtea a statuat că persoana care a achiziționat un vehicul poate estima în mod legitim că acest vehicul este conform cu prevederile legale care se impun producătorului de autovehicule (Hotărârea din 9 iulie 2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, punctul 37). Cu privire la analiza potrivit căreia, în relațiile dintre profesioniști și consumatori, produsele și serviciile trebuie să fie conforme cu așteptarea legitimă a consumatorilor, a se vedea Calais-Auloy, J., Temple, H., și Depincé, M., *Droit de la consommation*, a 10-a ediție, Dalloz, Paris, 2020, p. 225 și următoarele.

⁷⁸ A se vedea în acest sens Hotărârea din 4 octombrie 2018, Comisia/Germania (C-668/16, EU:C:2018:802, punctele 85-89).

condițiile în care prezența sistemului de comutare nu fusese dezvăluită acestui organism și că acesta din urmă nu ar fi procedat la omologarea CE de tip dacă ar fi avut cunoștință de sistemul menționat.

150. În consecință, deși vehiculul în cauză dispune de o omologare CE de tip, eliberată de organismul național competent, nu este mai puțin adevărat că acest vehicul nu este conform cu contractul de vânzare, în sensul Directivei 1999/44.

151. Prin urmare, propunem să se răspundă la prima întrebare în cauza C-145/20 că articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 1999/44 trebuie interpretat în sensul că un autovehicul care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 715/2007 nu prezintă calitatea normală pentru un bun de același tip la care consumatorul se poate aștepta în mod rezonabil în situația în care acest vehicul este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 3 punctul 10 din acest regulament coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din regulamentul menționat, chiar dacă vehiculul respectiv dispune de o omologare CE de tip valabilă.

E. Cu privire la a treia întrebare din cauza C-145/20

152. Prin intermediul celei de a treia întrebări din cauza C-145/20, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (6) din Directiva 1999/44 trebuie interpretat în sensul că o neconformitate care constă în prezența în vehiculul în cauză a unui dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatele (1) și (2) din acest regulament poate fi calificată drept „minoră” în cazul în care, presupunând că consumatorul ar fi avut cunoștință de existența și de modul de funcționare a acestui dispozitiv, ar fi cumpărat totuși vehiculul respectiv.

153. Astfel cum reiese din jurisprudența Curții, articolul 2 alineatul (1) din Directiva 1999/44 obligă vânzătorul să livreze consumatorului bunuri conforme cu contractul de vânzare. Din această perspectivă, potrivit articolului 3 alineatul (1) din directiva menționată, vânzătorul este răspunzător față de consumator pentru orice neconformitate existentă în momentul livrării bunurilor. Acest articol 3 enumeră la alineatul (2) drepturile pe care consumatorul le poate invoca împotriva vânzătorului în cazul neconformității bunurilor livrate. Într-o primă etapă, potrivit alineatului (3) al articolului menționat, consumatorul poate cere ca bunurile să fie repuse în conformitate. În cazul în care nu poate obține repunerea în conformitate, acesta poate cere, într-o a doua etapă, potrivit alineatului (5) al aceluiași articol, o reducere de preț sau rezoluțiunea contractului. Cu toate acestea, după cum reiese din alineatul (6) al articolului 3, având în vedere că neconformitatea bunului livrat este minoră, consumatorul nu are dreptul de a cere rezoluțiunea, în acest caz dispunând doar de dreptul de a solicita o reducere adecvată a prețului de vânzare a bunului în cauză⁷⁹.

154. Astfel, din articolul 3 alineatele (3) și (5) din Directiva 1999/44, interpretat în lumina considerentului (10) al acesteia, rezultă că directiva menționată acordă preferință executării contractului, în interesul ambelor părți la acesta, prin cele două modalități de despăgubire prevăzute în primul rând în raport cu rezoluțiunea contractului⁸⁰.

⁷⁹ Hotărârea din 3 octombrie 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punctele 26-28).

⁸⁰ Hotărârea din 23 mai 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, punctul 61).

155. În speță, instanța de trimitere în cauza C-145/20 arată că DS, care a acționat împotriva Porsche Inter Auto pentru a solicita rezoluțiunea contractului de vânzare a vehiculului 3, ar fi cumpărat vehiculul chiar și în alte condiții, dacă ar fi avut cunoștință de faptul că era echipat cu sistemul de comutare, respectiv un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatele (1) și (2) din acest regulament. Instanța respectivă adresează prezenta întrebare apreciind că vehiculul în cauză este încă echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul dispozițiilor menționate, după instalarea software-ului în cauză⁸¹.

156. Cu titlu introductiv, subliniem că acest aspect are la bază ipoteza că DS ar putea solicita rezoluțiunea contractului de vânzare pentru vehiculul 3. Or, numai în cazul în care consumatorul nu are dreptul nici la repararea bunului neconform, nici la înlocuirea acestuia sau în cazul în care vânzătorul nu a pus în aplicare una dintre aceste modalități de despăgubire într-un termen rezonabil sau fără niciun inconvenient semnificativ pentru consumator, el poate cere, în temeiul articolului 3 alineatul (5) din Directiva 1999/44, rezoluțiunea contractului, cu excepția cazului în care, conform articolului 3 alineatul (6) din această directivă, neconformitatea bunului este minoră⁸². Revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă, având în vedere aceste condiții, DS nu are dreptul la repararea sau la înlocuirea bunului neconform sau dacă Porsche Inter Auto nu a pus în aplicare una dintre modalitățile de despăgubire vizate.

157. Pe de altă parte, potrivit articolului 2 alineatul (3) din Directiva 1999/44, nu se consideră a fi o neconformitate în sensul acestui articol în cazul în care, la încheierea contractului, consumatorul cunoștea sau nu putea, în mod rezonabil, să nu cunoască neconformitatea sau în cazul în care neconformitatea își are originea în materialele furnizate de consumator⁸³. Ținând seama de acest mod de redactare, considerăm că cunoașterea neconformității de către consumator are caracter obiectiv. Această condiție este îndeplinită, de exemplu, atunci când vânzătorul informează consumatorul cu privire la neconformitate în momentul vânzării, iar acesta cumpără bunul în deplină cunoștință de cauză. În mod logic, acest consumator nu se mai poate prevala ulterior de existența neconformității respective.

158. În opinia noastră, articolul 2 alineatul (3) din Directiva 1999/44 nu își poate găsi aplicarea în cauza principală. Într-adevăr, nu se contestă că, la momentul vânzării vehiculului 3, DS nu cunoștea pretinsa neconformitate și nu putea cunoaște în mod rezonabil această neconformitate. Astfel, întrebarea adresată de instanța de trimitere se întemeiază numai pe dispoziția ipotetică a lui DS de a achiziționa acest vehicul chiar având cunoștință de neconformitatea menționată. Este vorba despre un element subiectiv, care nu poate fi dovedit și care ar putea evolua de altfel în timp, în special în funcție de informațiile de care dispune consumatorul cu privire la gravitatea neconformității⁸⁴.

⁸¹ Amintim că revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă aceasta este situația, astfel cum s-a arătat la punctul 126 din prezentele concluzii.

⁸² Hotărârea din 23 mai 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, punctul 60).

⁸³ Ultima ipoteză nu este aplicabilă în cauza principală.

⁸⁴ În această privință, în special, nu i se poate cere consumatorului să anticipeze rezultatul analizei referitoare la calificarea juridică a neconformității bunului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 octombrie 2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, punctul 40).

159. Directiva 1999/44 nu definește noțiunea de „neconformitate «minoră»”⁸⁵. Pe de altă parte, Curtea nu s-a pronunțat în mod direct asupra domeniului de aplicare al acestei noțiuni⁸⁶. Este dificil să se dea o definiție generală unei asemenea noțiuni, în măsura în care o neconformitate depinde de situația concretă și trebuie stabilită de la caz la caz, în funcție de contractul încheiat între părți. În orice caz, considerăm că o neconformitate care aduce atingere securității și bunei funcționări a bunului nu are un caracter „minor”, în sensul articolului 2 alineatul (3) din directiva menționată⁸⁷. De asemenea, o neconformitate nu este „minoră” atunci când bunul nu corespunde prevederilor contractului. De exemplu, atunci când un consumator comandă o mașină pentru care specifică să fie de culoare roșie și i se livrează una de culoare albastră, neconformitatea nu poate fi considerată „minoră”, ceea ce ar putea conduce, în temeiul articolului 3 alineatele (3) și (5) din aceeași directivă, la rezoluțiunea contractului.

160. În mod cert, astfel cum reiese din jurisprudența Curții, articolul 3 din Directiva 1999/44 urmărește să stabilească un echilibru corect între interesele consumatorului și cele ale vânzătorului, garantând celui dintâi, în calitate de parte defavorizată la contract, o protecție completă și eficientă împotriva unei executări necorespunzătoare de către vânzător a obligațiilor sale contractuale, permițând în același timp să se țină seama de considerațiile de ordin economic invocate de acesta din urmă⁸⁸. În consecință, rezoluțiunea contractului, care constituie modalitatea de despăgubire cea mai gravă de care dispune consumatorul, poate fi solicitată numai atunci când neconformitatea are o importanță suficientă.

161. Cu toate acestea, astfel cum s-a arătat la punctul 146 din prezentele concluzii, un consumator mediu, normal informat și suficient de atent și de avizat se poate aștepta ca cerințele normative în scopul unei omologări CE de tip pentru vehicule să fie respectate, chiar și în lipsa unor clauze contractuale specifice. În prezența unui dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007, certificatul de conformitate nu este exact⁸⁹. Or, în temeiul articolului 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46, 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 din directiva menționată.

162. Prin urmare, astfel cum s-a indicat ca răspuns la prima întrebare adresată în cauza C-145/20, un vehicul nu prezintă, printre altele, calitatea normală pentru un bun de același tip la care consumatorul se poate aștepta în mod rezonabil, în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 1999/44, în situația în care acest vehicul este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007.

⁸⁵ Noțiunea de „neconformitate «minoră»” este deja prezentă în Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind vânzarea de bunuri de consum și garanțiile conexe din 18 iunie 1996 [COM(95) 520 final, p. 1]. Expunerea de motive a acestei propuneri enunță că, „dintr-un spirit de compromis și pentru a permite o transpunere a directivei adaptată la diferitele tradiții naționale, se admite că statele membre limitează alegerea consumatorului pentru cazurile de neconformități minore” (p. 14). Pe de altă parte, Directiva 1999/44 este abrogată de la 1 ianuarie 2022 prin Directiva 2019/771, care nu definește nici noțiunea de „neconformitate «minoră»”.

⁸⁶ Subliniem că, în cauza care a stat la baza pronunțării Hotărârii din 3 octombrie 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punctele 17, 18 și 20), un consumator a cumpărat o mașină echipată cu un plafon mobil și, atunci când ploua, se infiltra apă prin plafon în interiorul vehiculului. Întrucât acest consumator a solicitat rezoluțiunea contractului de vânzare, instanța de trimitere a considerat că neconformitatea aflată la originea litigiului era „minoră”, în sensul articolului 3 alineatul (6) din Directiva 1999/44. În Concluziile prezentate în această cauză, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, punctul 57), avocata generală Kokott a arătat că, în cazuri comparabile, alte instanțe europene, printre care instanțe supreme, s-au pronunțat în sensul că infiltrarea apei nu trebuie considerată o neconformitate minoră și în aceste decizii nu s-a ținut cont de faptul că vehiculul, în pofida infiltrării apei, era în continuare utilizabil ca mijloc de transport.

⁸⁷ A se vedea în acest sens Durovic, M., „Consumer sales law in the European Union”, în *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, p. 1-182, în special p. 41.

⁸⁸ Hotărârea din 23 mai 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, punctul 41 și jurisprudența citată).

⁸⁹ A se vedea de asemenea punctul 144 din prezentele concluzii.

163. În aceste condiții, considerăm că neconformitatea vehiculului menționat în raport cu contractul care rezultă din utilizarea unui astfel de dispozitiv nu poate fi considerată „minoră”, în sensul articolului 3 alineatul (6) din Directiva 1999/44.

164. Pe baza considerațiilor care precedă, propunem să se răspundă la a treia întrebare din cauza C-145/20 că articolul 3 alineatul (6) din Directiva 1999/44 trebuie interpretat în sensul că o neconformitate care constă în prezența în vehiculul în cauză a unui dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatele (1) și (2) din acest regulament, nu poate fi calificată drept „minoră” nici în cazul în care, presupunând că consumatorul ar fi avut cunoștința de existența și de modul de funcționare a acestui dispozitiv, ar fi cumpărat totuși vehiculul respectiv.

V. Concluzie

165. Având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Landesgericht Klagenfurt (Tribunalul Regional din Klagenfurt, Austria), Landesgericht Eisenstadt (Tribunalul Regional din Eisenstadt, Austria) și Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) după cum urmează:

- 1) Articolul 3 punctul 10 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, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008, coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament, trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „dispozitiv de manipulare” un dispozitiv care, în condiții reale de conducere a unui autovehicul, nu asigură pe deplin recircularea gazelor de eșapament decât atunci când temperatura exterioară este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar înălțimea este sub 1 000 de metri, în condițiile în care, în afara acestui interval, într-o marjă de 10 grade Celsius și de peste 1 000 de metri înălțime, pe un parcurs de 250 de metri, rata de recirculare a gazelor de eșapament este redusă în mod linear la 0, cu consecința că emisiile de oxid de azot (NOx) depășesc valorile-limită stabilite de regulamentul menționat.
- 2) Articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, cu modificările ulterioare, trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare care nu asigură pe deplin recircularea gazelor de eșapament decât atunci când temperatura exterioară este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar înălțimea este sub 1 000 de metri nu intră sub incidența excepției de la interzicerea unor asemenea dispozitive prevăzute de această dispoziție, referitoare la protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și la funcționarea în siguranță a vehiculului, dacă acest dispozitiv servește în principal la menajarea unor componente precum supapa EGR, răcitorul EGR și filtrul de particule diesel.
- 3) Articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007, cu modificările ulterioare, trebuie interpretat în sensul că legalitatea unui dispozitiv de manipulare nu depinde de aspectul dacă acest dispozitiv echipa vehiculul de la fabricarea lui sau dacă a fost instalat abia ulterior în cadrul unei reparații, în sensul articolului 3 alineatul (2) din 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.

- 4) Articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 1999/44 trebuie interpretat în sensul că un autovehicul care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 715/2007, cu modificările ulterioare, nu prezintă calitatea normală pentru un bun de același tip la care consumatorul se poate aștepta în mod rezonabil în situația în care acest vehicul este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 3 punctul 10 din acest regulament coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din regulamentul menționat, chiar dacă vehiculul respectiv dispune de o omologare CE de tip valabilă.
- 5) Articolul 3 alineatul (6) din Directiva 1999/44 trebuie interpretat în sensul că o neconformitate care constă în prezența în vehiculul în cauză a unui dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, cu modificările ulterioare, coroborat cu articolul 5 alineatele (1) și (2) din acest regulament, nu poate fi calificată drept „minoră” nici în cazul în care, presupunând că consumatorul ar fi avut cunoștință de existența și de modul de funcționare a acestui dispozitiv, ar fi cumpărat totuși acest vehicul.