

Versiune anonimată

Traducere

C-134/20 – 1

Cauza C-134/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

11 martie 2020

Instanța de trimitere:

Landesgericht Eisenstadt (Austria)

Data deciziei de trimitere:

29 ianuarie 2020

Reclamant:

JR

Pârâtă:

Volkswagen AG

[omissis]

REPUBLICA AUSTRIA

LANDESGERICHT EISENSTADT [TRIBUNALUL REGIONAL DIN
EISENSTADT]

[omissis]

ORDONANȚĂ

ÎN CAUZA:

Reclamant

[omissis]

JR

[omissis] Viena

Pârâtă

[omissis] Wolfsburg

având

suma de 22 238,64 euro [omissis]

ca**obiect:**

1. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări în vederea pronunțării unei decizii preliminare:
 - a) *Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor trebuie interpretat în sensul că este interzisă echiparea unui vehicul, în sensul articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007, 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 [OR 2] 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?*
 - b) *În cadrul aprecierii întrebării a), prezintă relevanță aspectul dacă echipamentul menționat la întrebarea a) este necesar pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor?*
 - c) *În continuare, în cadrul aprecierii întrebării b), prezintă relevanță aspectul dacă componenta motorului care trebuie protejată împotriva deteriorărilor este supapa de recirculare a gazelor de eșapament?*
 - d) *În cadrul aprecierii întrebării a), prezintă relevanță aspectul dacă echipamentul menționat la întrebarea a) a fost montat pe vehicul deja din fabrică sau dacă reglarea supapei de recirculare a gazelor de eșapament menționată la întrebarea a) ar fi realizată ca reparație, 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?*

2. Suspendă judecarea cauzei până la pronunțarea deciziei preliminare de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene [omissis].

MOTIVARE:

I. Situația de fapt

În anul 2013, **reclamantul** a achiziționat un vehicul model Volkswagen Touran Comfortline BMT TDI (denumit în continuare „vehiculul în cauză”) la un preț de cumpărare de 27 600 de euro. În vehiculul în cauză [omissis] este instalat un motor diesel de 1,6 litri de tipul EA189 cu o putere de 77 kW.

Pârâta este societatea-mamă a grupului Volkswagen, are sediul în Germania, iar din toamna anului 2015, aceasta face obiectul dezbaterii publice privind „scandalul emisiilor la vehiculele diesel”.

Mai precis, vehiculul în cauză [omissis] prezintă următoarele date (relevante):
[OR 3]

Marca:	Volkswagen VW
[omissis]	[omissis]
Motor:	diesel
[omissis]	[omissis]
Norma de poluare:	EURO 5
Emisii de gaze de evacuare conform:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[omissis]	[omissis]
Consum total de carburant:	4,5 l/100 km (CO2 119 g/km)

Vehiculul în cauză este echipat cu un dispozitiv în interiorul motorului, respectiv cu un dispozitiv intern pentru controlul poluării, și anume cu o supapă de recirculare a gazelor de eșapament (denumită în continuare „supapa EGR”). Vehiculul în cauză este echipat cu un dispozitiv de control al emisiilor prin intermediul unui filtru de particule, dar nu dispune de un sistem de tratare a oxizilor de azot (denumiți în continuare „NOx”) [omissis]. De la ieșirea din motor, supapa EGR redirecționează (într-un mod foarte simplificat) gazele de eșapament către colectorul de admisie pentru a înlocui o parte a aerului proaspăt din acesta. Astfel, la combustie, temperatura maximă este redusă, iar procesul de combustie este încetinit, ceea ce determină o reducere a emisiilor de NOx. Emisia de NOx este influențată, de asemenea, de momentul și de durata injecției, precum și de construcția motorului. Cu toate acestea, dacă supapa EGR nu ar exista sau dacă aceasta ar fi dezactivată, vehiculul în cauză nu poate respecta valoarea-limită de NOx prevăzută de Regulamentul nr. 715/2007. Supapa EGR este o componentă a motorului.

Producătorul vehiculului în cauză a echipat vehiculul respectiv, precum și toate celelalte vehicule din această serie cu motorul EA189, astfel încât software-ul prevede un **mod 0 (de conducere)** și un **mod 1 [noul ciclu de conducere european (NCCE)]**. [omissis]

La pornire, vehiculul în cauză se află întotdeauna în modul 1 [**OR 4**] (NCCE). Atunci când software-ul recunoaște situația de încercare, așadar funcționarea vehiculului în cauză în cadrul NCCE, vehiculul rămâne în modul 1 (NCCE). Atunci când software-ul recunoaște că vehiculul în cauză se deplasează în afara pragurilor de toleranță ale NCCE (abateri față de profilul de viteză de +/- 2 km/h, respectiv de +/- 1s), vehiculul va comuta în modul 0 (de conducere). Acest proces este descris prin termenii „**sistem de comutare**”, „**funcție de salt**” sau chiar „**software de manipulare**”. În modul 0 (de conducere) se reduce rata de recirculare a gazelor de eșapament (denumită în continuare „**rata EGR**”), mai precis cota de gaze de eșapament recirculate, ceea ce determină modificarea momentului și a duratei injecției. Vehiculul în cauză care se deplasează în NCCE în modul 0 (de conducere) nu respectă valorile-limită de NO_x prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007. Având în vedere că, în timpul funcționării în condiții reale, vehiculul în cauză se află aproape exclusiv în modul 0 (de conducere), acesta nu respectă nici în aceste condiții valorile-limită de NO_x.

Sistemul de comutare a fost făcut public printr-o scrisoare a United States Environmental Protection Agency (denumită în continuare „**EPA**”) din 18 septembrie 2015 în cadrul căreia a fost descris și recunoscut ca fiind ilegal sistemul de comutare al vehiculelor fabricate de producător pentru piața din SUA. Nu se poate stabili dacă și în ce mod motoarele și software-ul de comandă a motorului vehiculului în cauză se deosebesc față de designul motorului și de software-ul de comandă al vehiculelor fabricate de producător pentru piața din SUA. [omissis]

Vehiculul în cauză este sigur din punct de vedere tehnic și se află în stare de funcționare. Astfel, poate fi utilizat (în privința acestor aspecte) în mod nerestricționat în traficul rutier.

La momentul cumpărării, reclamantul a dorit să achiziționeze un vehicul diesel cu consum redus de carburant. [omissis] Dacă reclamantul ar fi știut că vehiculul în cauză nu era conform cu cerințele legale din cauza software-ului de manipulare, acesta nu ar fi cumpărat vehiculul respectiv.

[omissis]

Prin scrisoarea din 8 octombrie 2015, importatorul general de vehicule Volkswagen în Austria, [**OR 5**] Intercar Austria GmbH, l-a informat pe reclamant că vehiculul în cauză are nevoie de lucrări suplimentare și că producătorul va suporta toate cheltuielile pentru reparațiile necesare la vehiculul în cauză. Din contextul general al acestei scrisori rezultă că valorile NO_x prevăzute de omologarea de tip sunt diferite față de valorile efective. În plus, reclamantului i s-

a solicitat să efectueze o **actualizare** care dezactivează sistemul de comutare. Actualizarea a fost dezvoltată de pârâtă și a fost instalată pe vehiculul în cauză.

Cel puțin după actualizare, supapa EGR, așadar o componentă care poate influența emisiile, este proiectată în așa fel încât rata de recirculare a gazelor de eșapament 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 [*omissis*] (acest proces va fi denumit în continuare, pe scurt, „**fereastră termică**”). Ca urmare a reducerii ratei de recirculare a gazelor de eșapament la 0, nivelul emisiilor de NOx depășește valorile-limită prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007. Actualizarea efectuează și alte modificări care conduc la o modificare a emisiilor de gaze de evacuare în raport cu situația anterioară actualizării. În lipsa unor informații cu privire la această actualizare, cu excepția sistemului ferestrei termice, nu pot fi stabilite modificările respective.

Nu se poate stabili că fereastră termică este necesară pentru a proteja motorul împotriva deteriorărilor. Nu se poate stabili că actualizarea modifică defavorabil consumul, producția de funingine, performanța și kilometrajul. Nu se poate stabili că la efectuarea actualizării, în absența ferestrei termice, nu se respectă (nu se pot respecta) prevederile Regulamentului nr. 715/2007 privind durabilitatea sistemelor pentru controlul poluării, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. În Austria, în cea mai mare parte a anului, temperaturile se situează sub 15 grade Celsius. Nu se poate stabili că valoarea de piață a vehiculului în cauză va scădea după efectuarea actualizării.

Kraftfahrt-Bundesamt [Oficiul Federal pentru Autovehicule, denumit în continuare „**KBA**”] din Germania [*omissis*] a autorizat o măsură de conversie tehnică – mai precis, actualizarea – [*omissis*] și nu a retras (astfel) omologarea de tip, cu precizarea că KBA a constatat (din punct de vedere juridic parțial) că (i) nu există un dispozitiv de manipulare interzis, (ii) dispozitivele de manipulare existente sunt considerate ca fiind autorizate, (iii) valorile-limită ale emisiilor poluante și celelalte cerințe sunt respectate, (iv) valorile de consum de carburant și emisiile de CO₂ indicate inițial de producător au fost confirmate de un serviciu tehnic [**OR 6**] și (v) performanța existentă a motorului, cuplul maxim și valorile emisiilor sonore existente rămân neschimbate. KBA nu are cunoștință despre software-ul utilizat de producător pentru actualizare, întrucât nu a solicitat prezentarea acestuia. Nu se poate stabili care sunt informațiile (suplimentare) de care dispunea KBA pentru autorizarea actualizării și pentru efectuarea constatărilor menționate mai sus.

II. Aprecierea și relevanța elementelor de probă:

Problema de a ști în ce măsură este necesară obținerea probelor suplimentare depinde și de răspunsul la întrebările privind dreptul Uniunii. În ceea ce privește aceste întrebări și relevanța lor pentru procedura națională, instanța consideră că faptele sunt clarificate.

[omissis] [precizări cu privire la probele prezentate]

III. Temeiurile juridice din dreptul Uniunii:

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 reparare și întreținere (denumit în continuare „Regulamentul nr. 715/2007”) prevede, printre altele, următoarele:

Considerentul (15): [OR 7]

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

Articolul 5:

(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 a 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.

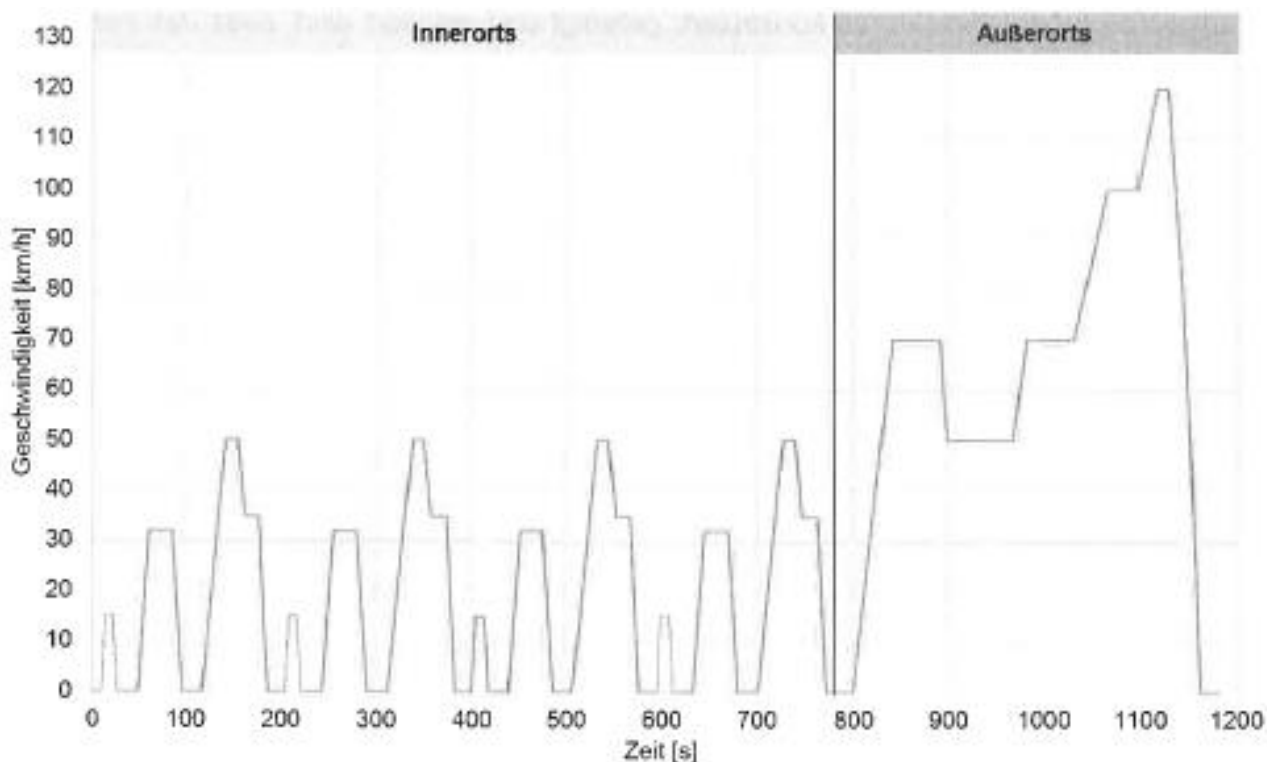
Pentru vehiculul în cauză sunt aplicabile limitele de emisie prevăzute în anexa 1 tabelul 1 (Euro 5) la Regulamentul nr. 715/2007.

Pentru vehiculul în cauză, aceste valori trebuie stabilite în cadrul procedurii de înmatriculare, cu ocazia așa-numitei încercări de tip 1 prevăzute în anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare 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 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 692/2008”).

Punctul 3.1 al anexei III la Regulamentul nr. 692/2008 face trimitere în privința cerințelor tehnice la anexa 4 a Regulamentului CEE/ONU nr. 83. Anexa 4 la acest regulament descrie [OR 8] efectuarea încercării de tip 1 prevăzută la punctul 5.3.1 din Regulamentul CEE/ONU nr. 83, iar apendicele 1 la anexa 4 prevede ciclul de conducere care trebuie respectat în cadrul acestei încercări.

În prezenta ordonanță, acest ciclu de conducere este denumit, în general, „noul ciclu de conducere european”, pe scurt, „NCCE”. Încercarea vehiculului potrivit punctului 5.3.1 din Regulamentul CEE/ONU nr. 83 este efectuată pe un stand dinamometric și durează 19 minute și 40 secunde (= 1 180 de secunde). În acest timp, este realizat NCCE care este compus din partea 1, „ciclul urban” sau „condiții urbane” (punctul 5.3.1.2.2. din Regulamentul CEE/ONU nr. 83) și partea 2, „ciclul extraurban” sau „condiții extraurbane” (punctul 5.3.1.2.3. din Regulamentul CEE/ONU nr. 83). Aceste două părți ale NCCE pot fi reprezentate grafic, împreună, după cum urmează:

Noul ciclu de conducere european (NCCE)



[omissis]

Regulamentul nr. 692/2008 prevede la articolul 3 punctul 9 următoarele:

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 [OR 9] atinge o temperatură suficient de ridicată pentru a funcționa eficient în decurs de 400 de secunde după pornirea la rece la $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$, 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 inclusiv despre funcționarea acestuia la temperaturi scăzute.

Aceste informații includ și o descriere a oricăror efecte asupra emisiilor.

Autoritatea de omologare nu acordă omologarea de tip atunci când informațiile furnizate nu sunt suficiente pentru a demonstra faptul că dispozitivul pentru post-tratare atinge într-adevăr o temperatură suficient de ridicată pentru funcționare eficientă în perioada de timp indicată.

La solicitarea Comisiei, autoritatea de omologare furnizează informații referitoare la performanța dispozitivelor pentru post-tratare a NOx și la sistemul de recirculare a gazului de evacuare la temperaturi scăzute.

IV. Dreptul național/caracterul preliminar:

1. Cu privire la contestarea contractului pentru eroare:

Articolul 871 din ABGB prevede că „atunci când o parte s-a aflat în eroare cu privire la conținutul unei declarații pe care a făcut-o sau pe care a primit-o de la cealaltă parte, eroare care poartă asupra substanței sau asupra unei calități esențiale către care a fost îndreptată cu prioritate și declarată intenția, părții aflate în eroare nu îi revine nicio obligație dacă eroarea a fost cauzată de cealaltă parte sau dacă eroarea trebuia să fie cunoscută, după împrejurări, de către aceasta din urmă ori dacă cealaltă parte a fost informată în timp util”.

Astfel, această reglementare impune mai multe condiții în prezența cărora și în cazul unei acțiuni corespunzătoare, instanța trebuie să anuleze contractul *ex tunc* prin intermediul unei hotărâri constitutive de drepturi. Cu privire la condițiile relevante pentru pronunțarea deciziei preliminare, în special:

1.1 Existența unei erori:

Reiese din situația de fapt că reclamantul a pornit de la premisa că achiziționează un vehicul conform cu cerințele legale (prevăzute de dreptul Uniunii). De asemenea, reiese din situația de fapt că în vehiculul în cauză achiziționat de reclamant fusese instalat un sistem de comutare. Acest sistem de comutare nu este conform cu cerințele Regulamentului nr. 715/2007, în special cu cele ale articolului 5. Aceasta rezultă din faptul că supapa EGR și [OR 10] sistemul de injecție sunt componente care pot influența emisiile și care au fost proiectate astfel încât să fie conforme cerințelor Regulamentului nr. 715/2007 și măsurilor sale de punere în aplicare numai în cazul efectuării unei încercări de tip 1 prevăzute în anexa III la Regulamentul nr. 692/2008. La deplasarea vehiculului în condiții de utilizare normală, aceste componente sunt reglate astfel încât această utilizare nu este conformă cu Regulamentul nr. 715/2007 și cu măsurile sale de punere în aplicare.

De asemenea, nu există un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, întrucât – astfel cum susține în mod corect însăși pârâta – nu este vorba despre un asemenea dispozitiv [*omissis*]. Dimpotrivă, programarea trebuie înțeleasă tocmai în sensul că, în cadrul utilizării normale, vehiculul în cauză nu este de la bun început echipat în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 715/2007 [în special, cu cele ale articolului 5 alineatul (1)], astfel încât o dezactivare (excepțională) a componentelor care ar putea influența emisiile și, prin urmare, o dezactivare a unei funcționări conforme cu aceste cerințe nu mai poate avea loc. Dimpotrivă, vehiculul în cauză se află doar în mod excepțional într-o stare [modul 1 (NCCE)] care corespunde cerințelor.

Vehiculul în cauză nu corespunde aşadar cerinţelor legale (prevăzute de dreptul Uniunii). Reclamantul a fost indus în eroare cu privire la această împrejurare, condiţia menţionată fiind astfel îndeplinită.

1.2 Caracterul substanţial al erorii:

[*omissis*] ABGB permite [*omissis*] invocarea unei erori numai în limite relativ stricte [*omissis*]. O astfel de eroare care atrage anularea contractului este denumită în mod obişnuit „substanţială”.

[*omissis*] În cazul din speţă, la momentul încheierii contractului, reclamantul se aştepta ca vehiculul în cauză să fie conform cu cerinţele legale (prevăzute de dreptului Uniunii). Astfel cum s-a arătat mai sus, vehiculul în cauză nu satisface aceste aşteptări. Mai precis, trebuie analizat dacă în acest caz este vorba despre o caracteristică convenită în mod tacit, având în vedere natura tranzacţiei. [*omissis*] **[OR 11]** [*omissis*] [examinare privind existenţa unei erori substanţiale]. Eroarea [*omissis*] este substanţială.

1.3 Caracterul esenţial al erorii:

O eroare este esenţială dacă autorul declaraţiei de voinţă nu ar fi încheiat tranzacţia în lipsa acesteia; eroarea este doar neesenţială dacă autorul declaraţiei de voinţă ar fi încheiat în mod diferit tranzacţia în lipsa erorii [*omissis*]

Din situaţia de fapt reiese că dacă reclamantul ar fi ştiut că vehiculul în cauză nu era conform cu cerinţele legale din cauza software-ului de manipulare, acesta nu ar fi cumpărat vehiculul respectiv.

Pe baza dispoziţiilor juridice menţionate mai sus, trebuie, aşadar, să se considere că eroarea este esenţială în sensul expus anterior, aceasta jucând un rol causal în încheierea contractului. Prin urmare, contractul trebuie anulat în cazul îndeplinirii condiţiilor suplimentare.

1.4 Contestarea:

În pofida îndeplinirii condiţiilor prezentate la punctele 1.1 şi 1.3, reclamantul poate contesta tranzacţia numai în prezenţa uneia dintre următoarele condiţii: (i) eroarea a fost cauzată de cealaltă parte, (ii) eroarea ar fi trebuit să fie cunoscută de cealaltă parte, (iii) partea indusă în eroare nu a fost informată în timp util sau (iv) ambele părţi contractante s-au aflat într-o eroare comună [*omissis*]. [examinarea posibilităţii unei contestări pentru eroare] Din aprecierea juridică rezultă că trebuie să se considere, aşadar, că reclamantul poate contesta contractul.

1.5 Lipsa obiectului acţiunii:

În dreptul austriac se susţine că partenerul contractual al părţii induse în eroare poate să anuleze consecinţele juridice ale erorii prin punerea părţii în situaţia în care s-ar fi aflat dacă percepţia sa eronată ar fi fost corectă, aşadar dacă partenerul

contractual menține tranzacția astfel cum persoana indusă în eroare intenționa să o încheie. În aceste condiții, autorul declarației de voință nu mai are interes să exercite acțiunea, aceasta fiind lipsită de obiect. [OR 12]

[omissis] Pârâta arată că, prin efectuarea actualizării în sensul dispozițiilor juridice menționate mai sus, acțiunea reclamantului este lipsită de obiect și, prin urmare, contractul nu trebuie anulat.

Reclamantul susține că prin efectuarea actualizării, acțiunea sa nu este lipsită de obiect, întemeindu-se în acest scop, în special, pe faptul că sistemul de comutare constituie de asemenea o măsură interzisă de lege.

Prin urmare, în vederea pronunțării hotărârii, instanța de trimitere trebuie să clarifice aspectul dacă starea de după actualizare constituie o soluție tehnică conformă cu cerințele dreptului Uniunii, în special cu cele ale Regulamentului nr. 715/2007, precum și ale Regulamentului nr. 692/2008. Numai în această situație, acțiunea reclamantului este lipsită de obiect, contractul nu trebuie anulat sau prețul nu trebuie redus și, prin urmare, acțiunea trebuie respinsă. [omissis]

Întrebarea adresată prezintă așadar un caracter preliminar pentru prezenta procedură.

V. Cu privire la motivarea întrebărilor preliminare:

Întrebările preliminare au fost adresate întrucât nu există o jurisprudență (constantă) a Curții cu privire la interpretarea articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007 în contextul în cauză. [omissis]

Instanțele austriece se confruntă în mod intensiv cu această temă. [omissis] De asemenea, reiese din proceduri că și instanțele altor state membre tratează această chestiune [OR 13], motiv pentru care întrebările adresate prezintă, cel mai probabil, importanță la nivelul întregii Uniuni.

[omissis]

Landesgericht Eisenstadt,

[omissis]

Eisenstadt, 29 ianuarie 2020

[omissis]