

Cauza C-145/20**Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

24 martie 2020

Instanța de trimitere:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data deciziei de trimitere:

17 martie 2020

Reclamant:

DS

Pârâte:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

[omissis]

În cauza referitoare la reclamantul DS [omissis] împotriva pârâtelor: 1. Porsche Interauto GmbH & Co KG Sucursala AVEG Linz-Leonding, 4060 Linz-Leonding, [omissis] 2. Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, [omissis] Germania, [omissis], având ca obiect suma de 25 989,58 euro [omissis], cu privire la recursul formulat de reclamant împotriva hotărârii pronunțate de Oberlandesgericht Linz (Tribunalul Regional Superior din Linz, Austria), în calitate de instanță de apel, la 4 aprilie 2019 [omissis], prin care a fost confirmată hotărârea pronunțată de Landesgericht Linz (Tribunalul Regional din Linz, Austria) la 12 decembrie 2018 [omissis], Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) [omissis] a adoptat, în ședința din camera de consiliu, următoarea

ORDONANȚĂ: [OR 2]

Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări în vederea pronunțării unei decizii preliminare:

1) Articolul 2 alineatul (2) litera (d) 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 (JO 1999, L 171, p. 12[, Ediție specială, 15/vol. 5, p. 89]) trebuie interpretat în sensul că un autovehicul care intră în domeniul de aplicare al 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 (JO 2007, L 171, p. 1) 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 Regulamentul (CE) nr. 715/2007, cu toate că tipul de vehicul dispune de o omologare de tip CE valabilă, astfel încât vehiculul poate fi utilizat în circulația rutieră?

2) Articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) 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 [OR 3] 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/CE 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 (CE) 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?

Motivare:

A. Situația de fapt

A doua pârâtă fabrică vehicule; prima pârâtă este un distribuitor autorizat independent al celei de a doua pârâte. Reclamantul, un consumator, a cumpărat la 21 decembrie 2013 de la prima pârâtă un vehicul ușor pentru pasageri fabricat de a doua pârâtă. Nu este contestat faptul că vehiculul intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 715/2007. Acesta este echipat cu un motor diesel de tip

EA 189, din clasa de emisii EU5. În cadrul acestui motor, recircularea gazelor de evacuare a fost efectuată cu ajutorul unui software încorporat în unitatea de control a motorului, pe baza a două moduri de operare („program de comutare”). În primul mod, care era utilizat numai în cadrul procedurii de verificare a emisiilor în condiții de laborator, rata de recirculare a gazelor de evacuare era mai ridicată decât în al doilea mod, care ajungea să fie utilizat în condiții normale de conducere. Pentru tipul de vehicul în cauză, Oficiul federal pentru autovehicule din Germania (Kraftfahrt-Bundesamt, denumit în continuare „KBA”) a acordat omologarea CE de tip. „Programul de comutare” [OR 4] nu a fost dezvăluit autorității responsabile pentru omologarea CE de tip. Dacă KBA ar fi avut cunoștință de „programul de comutare”, omologarea CE de tip nu ar fi fost acordată.

Reclamantul ar fi cumpărat autovehiculul chiar dacă avea cunoștință de „software-ul de manipulare”.

La 15 octombrie 2015, KBA a aplicat celei de a doua părâte „o dispoziție ulterioară privind o condiție auxiliară în vederea omologării CE de tip” în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (german) privind omologarea CE de tip a vehiculelor (în continuare „EG-FGV”), prin care a dispus (printre altele) îndepărtarea dispozitivelor de manipulare interzise, în vederea garantării conformității cu standardul, a agregatului omologat de tip EA189 EU5. Prin scrisoarea din 20 decembrie 2016, KBA a comunicat celei de a doua părâte că modificarea propusă a datelor privind aplicarea propusă era de natură să restabilească conformitatea vehiculelor menționate. Ca urmare, omologarea CE de tip a tipului de vehicul în cauză nu a fost revocată sau retrasă.

La 15 februarie 2017, reclamantul a dispus efectuarea, la bordul vehiculului, a „actualizării software-ului” („software update”) vizat de această comunicare. Aceasta a înlocuit „programul de comutare” cu un program potrivit căruia modul de reducere a emisiilor nu mai era utilizat numai în cursul operațiunii de testare, ci și în condiții de conducere, fiind însă pe deplin eficient numai în cazul unor temperaturi exterioare cuprinse între 15 și 33 grade Celsius („fereastră termică”).

B. Sustinerile părților

Reclamantul formulează cereri de despăgubire, garanție și contestare a contractului pentru [OR 5] viciu de consimțământ împotriva primei părâte și o cerere de despăgubire împotriva celei de a doua părâte. Acesta solicită rambursarea prețului de cumpărare în schimbul restituirii vehiculului, în subsidiar, o reducere de preț și, în subsidiar, constatarea răspunderii părâtelor pentru prejudiciile care decurg din instalarea unui dispozitiv de manipulare interzis. Vehiculul ar prezenta vicii întrucât „programul de comutare” ar constitui un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Actualizarea software-ului nu ar fi remediat acest viciu. Există în continuare riscul unei pierderi viitoare de valoare și al unor daune indirecte ca urmare a actualizării software-ului.

Pârâtele au considerat că nici „programul de comutare”, nici „fereastra termică” nu trebuiau să fie calificate drept dispozitive de manipulare interzise, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, și, prin urmare, nu trebuia nici să fie interzise. În procedura în fața Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă), ele admit că „fereastra termică” este un dispozitiv de manipulare. Aceasta ar fi fost, însă, autorizată de articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, astfel cum a apreciat de asemenea KBA.

C. Procedura desfășurată până în prezent

Instanța de prim grad a respins acțiunea.

Instanța de apel nu a admis apelul formulat de reclamant. Aceasta a concluzionat în sensul lipsei caracterului defectuos al vehiculului pentru motivul că, din cauza efectuării actualizării, reclamantul nu trebuia să se aștepte la retragerea autorizației de utilizare de către autoritatea publică. O eventuală existență inițială a unui viciu ar fi fost remediată ca urmare a actualizării software-ului. Tehnica prin care recircularea gazelor de evacuare este anulată la mai puțin de 15 și la peste 33 de grade Celsius ar fi permisă în temeiul articolului 5 alineatul (2) [OR 6] din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, întrucât aceasta ar fi necesară pentru protejarea motorului împotriva deteriorărilor.

Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) este solicitată să se pronunțe cu privire la recursul formulat de reclamant, prin care acesta solicită admiterea acțiunii.

D. Norme relevante

Articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 definește noțiunea „dispozitiv de manipulare” în sensul regulamentului și al măsurilor de punere în aplicare a acestuia după cum urmează:

„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”.

Articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 prevede (printre altele):

„(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; [...]”

Articolul 3 punctul 9 al treilea paragraf din 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) [OR 7] și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO 2008, L 199, p. 1) prevede:

„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.”

Articolul 2 alineatul (1) din Directiva 1999/44/CE prevede:

„Vanzătorul trebuie să livreze consumatorului bunuri conforme cu contractul de vânzare.”

Articolul 2 alineatul (2) din Directiva 1999/44/CE prevede (printre altele):

„Bunurile de consum se presupune a fi conforme cu contractul în cazul în care: [...]

(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.”

Articolul 3 alineatul (6) din Directiva 1999/44/CE prevede:

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

Articolul 922 alineatul 1 din Codul civil (denumit în continuare „ABGB”) (austriac) prevede:

„Orice persoană care pune un bun la dispoziția altei persoane în schimbul unei remunerații garantează conformitatea sa cu contractul. Prin urmare, este răspunzător pentru faptul că bunul prezintă calitățile convenite sau uzuale, că acesta corespunde descrierii sale, unui eșantion sau unui model și că poate fi utilizat în conformitate cu natura comerțului sau a acordului.” [OR 8]

Articolul 932 alineatul 1 din ABGB prevede:

„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 anularea contractului (modificare).”

Articolul 932 alineatul 4 prima teză din ABGB prevede:

„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 la modificarea contractului.”

Articolul 25 alineatul 2 din Regulamentul (german) privind omologarea CE a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Regulamentul privind omologarea CE a autovehiculelor, denumit în continuare „EG-FGV”) prevede:

„(2) În scopul remedierii unor lacune și al garantării conformității vehiculelor deja puse în exploatare, a componentelor sau a unităților tehnice separate, Kraftfahrt-Bundesamt [Oficiul federal pentru autovehicule] poate adopta a posteriori dispoziții secundare.”

E. Motivarea trimiterii preliminare

1.1. Oberster Gerichtshof examinează existența, la momentul predării, a unui viciu al autovehiculului achiziționat de reclamant și remedierea acestui viciu, precum și producerea unui prejudiciu cauzat reclamantului de a doua părâtă.

1.2. În cazul în care există un viciu care poate fi remediat, potrivit articolului 932 alineatul 1 din ABGB, există mai întâi un drept la ameliorare. Această ameliorare trebuie să restabilească starea în conformitate cu contractul [*omissis*]. Pentru a obține stingerea dreptului la ameliorare, cedentul trebuie să susțină și să demonstreze [OR 9] faptul – de natură să determine stingerea dreptului – că a eliminat viciul prin ameliorare.

1.3. Un caracter defectuos al prestației în sensul articolului 922 din ABGB există atunci când aceasta rămâne, din punct de vedere calitativ sau cantitativ, sub nivelul caracteristicilor prezumate sau garantate în mod obișnuit [*omissis*].

1.4. În ceea ce privește un vehicul ușor pentru pasageri, jurisprudența austriacă consideră că trebuie să fie disponibile autorizațiile administrative necesare pentru utilizarea în circulația rutieră [*omissis*].

2.1. Potrivit aprecierii Oberster Gerichtshof, „programul de comutare” existent la momentul predării obiectului vândut reclamantului trebuie calificat ca fiind un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 și al articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 [*omissis*]. Această concluzie rezultă din faptul că el reprezintă un element de proiectare care identifică acei parametri care permit să se stabilească dacă vehiculul funcționează pe bancul de

testare sau în condiții reale de conducere și, în funcție de acest aspect, activează fie modul de exploatare cu un nivel ridicat, fie pe cel cu un nivel scăzut de recirculare a gazelor de evacuare. El are o influență asupra recirculării gazelor de evacuare și, prin urmare, asupra unei părți a sistemului de control al emisiilor. Activarea unui mod de exploatare cu un nivel scăzut de recirculare a gazelor de evacuare în ceea ce privește exploatarea efectivă a vehiculului reduce de asemenea eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului **[OR 10]** (a se vedea articolul 3 punctul 10 din Regulamentul [CE] nr. 715/2007). Trebuie să se constate că pârâta nu a invocat nicidecum, în privința „programului de comutare”, împrejurări care să permită o excepție de la interdicția dispozitivelor de manipulare în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

2.2. Oberster Gerichtshof consideră că autovehiculul achiziționat de reclamant prezenta, în orice caz, vicii în sensul articolului 922 din ABGB din cauza faptului că dispozitivul de manipulare interzis nu fusese dezvăluit autorității competente pentru acordarea omologării CE de tip, ceea ce a determinat lipsa de validitate a omologării acordate. Această situație s-a manifestat în dispunerea de către KBA a unor dispoziții auxiliare omologării CE de tip.

2.3. Aspectul dacă, în plus, vehiculul prezenta un viciu, deoarece prima pârâtă avea obligația să nu îl echipeze cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, face obiectul primei întrebări preliminare. Dacă aceasta ar fi situația, ar fi necesar să se examineze dacă, după efectuarea „actualizării software-ului”, a existat în continuare un dispozitiv de manipulare interzis. Acesta este aspectul vizat de a doua întrebare preliminară. A treia întrebare privește consecințele juridice ale unui caracter defectuos care există chiar și după efectuarea „actualizării software-ului”.

2.4. Aprecieria neconformității cu contractul este de asemenea relevantă în vederea aprecierii răspunderii celei de a doua pârâte, întrucât reclamantul deduce prejudiciul său, în esență, din achiziționarea unui vehicul care nu corespunde conținutului contractului și din existența unui dispozitiv de manipulare interzis.

[OR 11]

Cu privire la prima întrebare:

3.1. Problema dacă aprobarea actualizării software-ului, exprimată de autoritatea competentă pentru omologarea CE de tip, a determinat deja, în sine, ameliorarea obiectului achiziției depinde de aprecierea a ceea ce datora cedentul în temeiul contractului de vânzare-cumpărare.

3.2. Potrivit opiniei juridice a reclamantului, în temeiul contractului de vânzare-cumpărare există nu numai obligația existenței omologării CE de tip, ci și obligația absenței din vehicul a dispozitivelor de manipulare interzise în sensul

articolului 3 punctul 10 coroborat cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

4.1. Articolul 2 alineatul (2) din Directiva 1999/44/CE precizează condițiile în care un bun de consum este prezumat a fi conform cu contractul. Este ceea ce doctrina interprează în sensul că directiva enunță o prezumție în ceea ce privește conținutul acordului contractual privind natura conformă a bunului vândut [*omissis*], astfel încât, dacă bunul nu îndeplinește cerințele menționate în directivă, se poate prezuma că există o neconformitate în raport cu contractul. În acest caz, ar reveni cedentului sarcina de a dovedi că, în realitate, s-a convenit altfel. Aceasta ar însemna – contrar concepției ABGB, potrivit căreia cesionarul trebuie să dovedească nu numai că bunul este diferit de cel care era datorat în temeiul contractului, ci și conținutul contractului – o facilitare a sarcinii probei pentru cumpărător [*omissis*]. **[OR 12]**

4.2. Prin condiția privind calitatea și performanța care pot fi „așteptate în mod rezonabil”, ar trebui avut în vedere modelul european al consumatorului [*omissis*].

4.3. Potrivit instanței de trimitere, acest lucru ar putea fi înțeles în sensul că, în cazul unui produs, astfel cum este un autovehicul, despre care se cunoaște că trebuie să respecte cerințe normative, trebuie de asemenea să se prezume că un consumator mediu, normal informat și suficient de atent și de avizat (Hotărârea Curții din 8 aprilie 2003, C-44/01, *Pippig Augenoptik*, ECLI:EU:C:2003:205, punctul 55; Hotărârea din 8 februarie 2017, C-562/15, *Carrefour Hypermarches*, ECLI:EU:C:2017:95, punctul 31) așteaptă respectarea acestor cerințe. Astfel, pare firesc ca obligațiile impuse de ordinea juridică să facă parte dintre așteptările rezonabile ale consumatorului în această privință. Împrejurarea că tipurile de vehicule sunt supuse unei proceduri de omologare nu se opune în mod necesar interpretării prezentate a articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 1999/44/CE. Astfel, nu ar fi determinant nici aspectul dacă absența unui software cum este „programul de comutare” avea o importanță subiectivă pentru cumpărător.

4.4. Dintr-o astfel de interpretare ar rezulta că vânzătorul unui autovehicul ar trebui să furnizeze garanții nu numai cu privire la existența omologării de tip necesare pentru utilizarea prezumată în mod obișnuit în sensul articolului 922 din ABGB, ci și că autovehiculul nu conține elemente de proiectare interzise.

Cu privire la a doua întrebare: **[OR 13]**

5.1. În măsura în care răspunsul la prima întrebare este negativ, este necesar să se considere că prima pârâtă era obligată la predarea unui vehicul care să nu fie echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. În această ipoteză, dreptul reclamantului la o ameliorare în sensul articolului 932 alineatul 1 din ABGB ar urmări restabilirea acestei situații.

5.2. Încercarea de ameliorare efectuată prin instalarea „actualizării software-ului” nu ar fi, în acest caz, admisă doar pentru simplul fapt că omologarea CE de tip acordată de KBA nu a fost revocată sau retrasă. Dimpotrivă, ar trebui să se aprecieze dacă vehiculul cumpărat este sau nu prevăzut cu un dispozitiv de manipulare interzis în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.

5.3. În acest scop, în speță este determinant să se stabilească dacă programul existent care conține o „fereastră termică” poate intra în sfera excepției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, invocată de pârâte sau dacă o astfel de posibilitate este *a priori* exclusă, astfel cum consideră reclamantul. Reclamantul deduce acest lucru din faptul că „fereastra termică” are ca efect o utilizare atât de extinsă a dispozitivului de manipulare, încât astfel s-ar inversa raportul dintre regulă și excepție prevăzut la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

6.1. Obiectivul instituirii unor cerințe tehnice uniforme pentru omologarea de tip a autovehiculelor prin Regulamentul (CE) nr. 715/2007 este – pe lângă garantarea pieței interne – asigurarea unui nivel înalt de protecție a mediului [considerentul (1) al Regulamentului (CE) nr. 715/2007]. Pentru a îmbunătăți calitatea aerului și pentru a respecta valorile-limită la emisii, este [OR 14] considerată necesară o reducere considerabilă a emisiilor de oxid de azot ce provin de la vehiculele diesel [considerentul (6) al Regulamentului (CE) nr. 715/2007].

6.2. Potrivit instanței de trimitere, aceste obiective pledează în favoarea unei interpretări stricte a excepțiilor prevăzute la articolul 5 alineatul (2) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

6.3. Potrivit articolului 3 punctul 9 al treilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 692/2008, 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. Potrivit Oberster Gerichtshof, din această dispoziție reiese că simpla predominanță a unor temperaturi „scăzute” nu exonerează de cerința funcționării sistemului de recirculare a gazului de evacuare.

6.4. Tehnica „ferestrei termice” face ca recircularea gazelor de evacuare să fie reglată astfel încât modul de reducere a emisiilor să fie pe deplin eficientă numai la temperaturi exterioare cuprinse între 15 și 33 de grade Celsius.

6.5. Este evident că, într-o parte a Uniunii Europene, de exemplu în Austria, temperaturile medii sunt mai mici de 15 grade Celsius timp de mai multe luni pe an (a se vedea, de exemplu, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, accesat la 17 martie 2020, unde se arată că, la Viena, în anul 2018, în șase din douăsprezece luni au predominat temperaturi medii mai mici de 15 grade Celsius). Așadar, temperaturile exterioare la care recircularea gazelor de evacuare este pe

deplin eficientă pentru un tip de vehicul precum cel în discuție în speță nu sunt, în medie, atinse într-o parte considerabilă din an. Pentru acest motiv, pârâtele [OR 15] invocă în favoarea lor, întemeindu-se pe o dispoziție de excepție [articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007], că ar putea deroga pentru o perioadă de aproximativ jumătate din an de la interdicția utilizării unui dispozitiv de manipulare.

6.2. Principiul potrivit căruia excepțiile trebuie să fie întotdeauna interpretate în mod strict (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 11 decembrie 2014, C-212/13, Rynes, ECLI:EU:C:2014:2428, punctul 29; Concluziile avocatului general Bot prezentate la 20 iunie 2013, C-309/12, *Gomes Viana Novo și alții*, ECLI:EU:C:2013:419, punctul 26) și obiectivul reducerii emisiilor de oxid de azot urmărit de Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ar putea sugera că justificarea întemeiată pe excepțiile prevăzute la articolul 5 alineatul (2) punctul 2 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 pur și simplu nu permite un dispozitiv de manipulare care să fie utilizat într-un mod atât de larg.

Cu privire la a treia întrebare:

7.1. Potrivit jurisprudenței austriece, pentru a aprecia existența unui viciu minor care exclude modificarea contractului în sensul articolului 932 alineatul 4 din ABGB, este necesar să se efectueze o evaluare comparativă obiectivă a intereselor părților contractante, în funcție de contractul specific și de împrejurările speței [*omissis*].

7.2. Prin intermediul celei de a treia întrebări se urmărește să se susțină că, în doctrina referitoare la articolul 932 alineatul 4 prima teză din ABGB, un viciu este minor (numai) în cazul în care cumpărătorul ar fi încheiat contractul având cunoștință de viciu (în speță: existența unui dispozitiv de manipulare și efectele acestuia), chiar dacă în alte condiții [*omissis*]. [OR 16]

Modul de redactare al articolului 3 alineatul (6) din Directiva 1999/44/CE nu este, însă – potrivit instanței de trimitere – atât de lipsit de echivoc, încât să constituie un *acte clair*.

[*omissis*]

Viena, 17 martie 2020

[*omissis*] [Aspecte de procedură]