

Cauza C-138/20**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

13 martie 2020

Instanța de trimitere:

Landgericht Stuttgart (Germania)

Data deciziei de trimitere:

13 martie 2020

Reclamant:

O.

Pârâtă:

P.

Obiectul procedurii principale

Admisibilitatea dispozitivelor de manipulare în autovehicule

Obiectul și temeiul procedurii preliminare

Interpretarea dreptului Uniunii, articolul 267 TFUE

Întrebările preliminare**1. Interpretarea noțiunii de „dispozitiv de manipulare”**

1-1: *Articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că noțiunea „element de proiectare” include exclusiv elementele mecanice ale unei entități fizice?*

În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 1-1:

1-2: **Articolul 3 punctul 10** din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că sistemul de control al emisiilor include numai instalația de curățare a gazelor de evacuare situată în aval de tracțiunea motorului (de exemplu, sub formă de catalizatori de oxidare diesel, filtre de particule diesel, catalizatori de reducere a oxizilor de azot)?

1-3: **Articolul 3 punctul 10** din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că sistemul de control al emisiilor include măsuri de reducere a emisiilor atât interne, cât și externe motorului?

2. Interpretarea noțiunii de „condiții de utilizare normală”

2-1: **Articolul 5 alineatul (1)** din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că noțiunea de „condiții de utilizare normală” descrie exclusiv condițiile de conducere din noul ciclu de conducere european?

În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 2-1:

2-2: **Articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf coroborat cu articolul 5 alineatul (1)** din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretate și aplicate în sensul că producătorii trebuie să se asigure că valorile-limită stabilite în anexa I la acest regulament sunt respectate și în utilizarea cotidiană?

În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea 2-2:

2-3: **Articolul 5 alineatul (1)** din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că noțiunea de „condiții de utilizare normală” descrie condițiile de conducere efective din utilizarea cotidiană?

În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 2-3:

2-4: **Articolul 5 alineatul (1)** din Regulamentul (CE) [nr. 715/2007] trebuie interpretat și aplicat în sensul că noțiunea de „condiții de utilizare normală” descrie condițiile de conducere efective din utilizarea cotidiană, ținând seama de o viteză medie de 33,6 km/h și de o viteză maximă de 120 km/h?

3. Admisibilitatea unor strategii de reducere a emisiilor bazate pe temperatură

3-1: **Articolul 5 alineatul (1)** din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că este interzisă echiparea unui vehicul într-un mod în care o componentă care ar putea influența emisiile să

fie proiectată în așa fel încât rata de recirculare a gazelor de evacuare să fie reglată pentru a asigura un mod cu emisii scăzute doar între 20° și 30°C, iar în afara acestui interval de temperatură să fie redusă în mod succesiv?

În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 3-1:

3-2: *Articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că un dispozitiv de manipulare este de asemenea interzis în cazul în care funcționează în mod continuu în afara intervalului de temperatură cuprins între 20° și 30°C, pentru a proteja motorul, și, din această cauză, recircularea gazelor de evacuare este redusă în mod semnificativ?*

4. Interpretarea termenului „necesitate” în sensul excepției

4-1: *Articolul 5 alineatul (2) a doua teză 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că necesitatea de a utiliza dispozitive de manipulare în sensul normei poate fi afirmată numai în cazul în care, chiar și prin utilizarea tehnologiei de vârf disponibile la momentul obținerii omologării de tip a modelului de vehicul respectiv, nu s-ar fi putut asigura protecția motorului împotriva deteriorărilor sau accidentelor și funcționarea în siguranță a vehiculului?*

În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 4-1:

4-2: *Articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) [nr. 715/2007] trebuie interpretat și aplicat în sensul că nu este necesar să se recurgă la dispozitive de manipulare în sensul normei dacă parametrii înscriși în comanda motorului sunt aleși în așa fel încât instalația de curățare a gazelor de evacuare nu este activată sau este activată doar în mod limitat din cauza dependenței sale specifice de temperatură, ca urmare a temperaturilor previzibile în mod obișnuit în cea mai mare parte a anului?*

5. Interpretarea noțiunii „deteriorare” în sensul excepției

5-1: *Articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că numai motorul trebuie protejat împotriva deteriorării?*

5-2: *Articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că noțiunea de deteriorare trebuie exclusă în cazul în care sunt afectate așa-numite piese de schimb (cum este, de exemplu, supapa EGR)?*

- 5-3: *Articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat și aplicat în sensul că și alte componente ale autovehiculului, în special componentele din aval ale sistemului de recirculare a gazelor de evacuare, trebuie protejate împotriva deteriorărilor sau accidentelor?*
6. **Efectele juridice și efectele sancțiunilor prevăzute pentru încălcări ale dreptului Uniunii**
- 6-1: *Articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf, articolul 4 alineatul (2) al doilea paragraf, articolul 5 alineatul (1) și alineatul (2), precum și articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretate și aplicate în sensul că cel puțin protejează patrimoniul persoanei care achiziționează un vehicul care nu respectă cerințele Regulamentului (CE) nr. 715/2007?*
- În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 6-1:*
- 6-2: *Articolul 4 alineatul (1) al doilea paragraf, articolul 4 alineatul (2) al doilea paragraf, articolul 5 alineatul (1) și alineatul (2), precum și articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretate și aplicate în sensul că statele membre trebuie să prevadă un mecanism de sancționare care, pentru motive legate de efectul util, să acorde cumpărătorilor de vehicule dreptul de a formula o cale de atac în vederea respectării dreptului Uniunii în materie de reglementare a pieței?*
- 6-3: *Articolul 18 alineatul (1) și [articolul] 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE trebuie să fie interpretate și aplicate în sensul că producătorul nu își îndeplinește obligația de a elibera un certificat de conformitate valabil, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE, în cazul în care a instalat în autovehicul un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, iar introducerea pe piață a unui astfel de autovehicul contravine interdicției de vânzare fără un certificat de conformitate valabil, prevăzută la articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE?*
- 6-4: *Obiectul și finalitatea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și ale Directivei 2007/46/CE reprezintă instituirea unor drepturi de protecție a cumpărătorului pe baza valorilor-limită stabilite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007, respectiv a certificatului de conformitate în sensul articolului 18 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE coroborat cu Regulamentul (CE) nr. 385/2009, astfel încât încălcarea valorilor-limită de calitate prevăzute de regulament sau a dreptului de înmatriculare să interzică, în temeiul dreptului*

Uniunii, luarea în considerare, cu ocazia restituirii vehiculului pentru vicii către producător, a avantajelor utilizării?

Dispozițiile de drept al Uniunii invocate

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO 2007, L 171, p. 1)

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 (JO 2008, L 199, p. 1)

Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO 2007, L 263, p. 1)

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)

Dispozițiile naționale invocate

Codul civil (denumit în continuare „BGB”) – articolele 823 și 826

Regulamentul privind omologarea CE a autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (denumit în continuare „EG-FGV”) – articolele 6 și 27

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii

- 1 La 30 mai 2012, reclamantul a cumpărat de la pârâtă, un producător german de automobile, un autovehicul nou „Porsche Cayenne Diesel Tiptronic” la un preț de achiziție brut de 71 156,66 euro. Potrivit informațiilor furnizate de pârâtă, acest vehicul îndeplinește condițiile pentru a fi clasificat în clasa de emisii „Euro 5” pentru vehicule diesel. Părțile sunt în dezacord cu privire la aspectul dacă aceasta este situația reală.
- 2 Între timp, reclamantul a ajuns la concluzia că software-ul instalat la bordul vehiculului, care intervine, în funcție de temperatură, în curățarea gazelor de

evacuare, reprezintă un dispozitiv de manipulare interzis în sensul Regulamentului nr. 715/2007. Prin urmare, a solicitat pârâtei să procedeze la rezoluțiunea contractului de vânzare-cumpărare, stabilind ca termen 14 februarie 2019, rezoluțiune pe care însă aceasta din urmă a refuzat-o.

- 3 Este cert că pârâta utilizează un așa-numit sistem de recirculare a gazelor de evacuare în interiorul motorului. Pentru a reduce emisiile de oxid de azot generate în camera de combustie a motorului, o parte din gazele de evacuare sunt recuperate în sistemul de admisie al motorului, participând din nou la ardere. Cu toate acestea, sistemul de recirculare a gazelor de evacuare este eficient în mod nerestricționat numai în cadrul intervalului de temperatură cuprins între 20°C și 30°C (așa-numita „ferastră termică”). La temperaturi exterioare mai joase, sistemul produce un efect redus sau este complet deactivat.
- 4 Kraftfahrt-Bundesamt (Oficiul federal pentru autovehicule) din Germania nu a dispus până în prezent retragerea de pe piață a autovehiculului în litigiu și nici a autovehiculelor de același tip.

Principalele argumente ale părților din procedura principală

- 5 Reclamantul din litigiul principal susține că utilizarea unei ferestre termice este, în principiu, interzisă. Pârâta ar utiliza un software neconform cu articolul 5 alineatul (2) prima teză din Regulamentul nr. 715/2007, care controlează recircularea gazelor de evacuare în interiorul motorului și eficiența acestuia în funcție de temperatura mediului ambiant. Astfel, ar fi modificată funcția unei părți a sistemului de control al emisiilor în sensul articolului 3 punctul 10 din acest regulament, ceea ce ar reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi prevăzute în mod rezonabil în cazurile de utilizare normală a vehiculului.
- 6 Valorile-limită ale emisiilor, prevăzute în anexa I la Regulamentul nr. 715/2007, ar trebui respectate nu numai în cadrul noului ciclu de conducere european (NCCE), ci și în condiții de utilizare normală, cu alte cuvinte în viața cotidiană.
- 7 Pârâta nu contestă utilizarea unui dispozitiv de manipulare, dar apreciază că aceasta este permisă în temeiul articolului 5 alineatul (2) a doua teză din Regulamentul nr. 715/2007. În temeiul acestei dispoziții, un producător poate lua măsuri pentru a evita orice daună provocată componentelor. În speță, reducerea recirculării gazelor de evacuare în funcție de temperatura mediului ambiant ar fi necesară, întrucât numai astfel ar fi posibil să se prevină riscul de înfundării cu funingine a motorului diesel.
- 8 În plus, nu ar fi relevant comportamentul vehiculului în viața cotidiană în ceea ce privește emisiile. Valorile-limită ale emisiilor impuse de normele Euro ar fi legate de condiții de testare standardizate detaliate, astfel încât ar fi relevant numai comportamentul emisiilor în aceste condiții.

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 9 Deși reclamantul nu mai poate invoca pretenții în temeiul contractului de vânzare-cumpărare, el poate avea totuși drepturi care rezultă dintr-o „faptă delictuală” și anume, pe de o parte, în temeiul articolului 823 alineatul 2 din BGB coroborat cu Regulamentul nr. 715/2007 și/sau cu articolul 6 alineatul 1 și cu articolul 27 alineatul 1 din EG-FGV și, pe de altă parte, în temeiul articolului 826 din BGB.
- 10 Instanța de trimitere tinde să considere că aceste pretenții există. Pe de o parte, articolul 823 alineatul 2 din BGB impune încălcarea unei „legi care are ca obiect protecția altuia”. Potrivit instanței de trimitere, Regulamentul nr. 715/2007 constituie o asemenea lege de protecție. Pe de altă parte, ar putea să existe de asemenea un „prejudiciu contrar bunelor moravuri intenționat” în sensul articolului 826 din BGB. Cu toate acestea, pentru a statua definitiv cu privire la acest aspect, trebuie să se stabilească dacă pârâta utilizează în mod efectiv un dispozitiv de manipulare interzis în temeiul Regulamentului nr. 715/2007. Dacă aceasta ar fi situația, certificatul de conformitate impus prin articolul 18 din Directiva 2007/46 ar fi lipsit de validitate, ceea ce ar constitui de asemenea o încălcare a EG-FGV, care transpune în dreptul german această directivă.
- 11 Practica interpretativă divergentă a instanțelor germane în tratarea „scandalului diesel” ridică îndoieli cu privire la interpretarea Regulamentului nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46. Aceste îndoieli pot fi înlăturate numai printr-o decizie a Curții.
- 12 Întrebările adresate Curții se împart în șase categorii tematice:

1. Noțiunea de „dispozitiv de manipulare”

- 13 Pornind de la modul de redactare al articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, instanța de trimitere ridică problema dacă noțiunea de „element de proiectare” include doar elementele mecanice în sensul unei entități fizice (întrebarea 1-1).
- 14 În cazul în care noțiunea de element de proiectare ar trebui interpretată atât de restrictiv, comanda electronică a motorului și software-ul acesteia nu ar fi incluse în definiția noțiunii. Contextul sistematic al definiției noțiunii, care enumeră o multitudine de parametri ai sistemului de propulsie al autoturismelor, care în prezent sunt, majoritatea, supuse – printre altele, cel puțin – unui control electronic, pledează în mod clar împotriva unei asemenea limitări la entități mecanice și fizice. O privire asupra versiunii în limba engleză, în care, înainte de enumerarea parametrilor, se face referire la „any element of design which senses [...]”, evidențiază că noțiunea include și proiectarea de software.
- 15 În plus, trebuie să se stabilească dacă noțiunea de „sistem de control al emisiilor”, utilizată în definiția „dispozitivului de manipulare” desemnează, de asemenea, strategiile de limitare a emisiilor la locul de origine, și anume în camera de

combustie a motorului, prin intermediul sistemului de reciclare a gazelor de evacuare sau dacă se limitează să desemneze instalația de curățare a gazelor de evacuare din exteriorul motorului, sub forma filtrelor de particule diesel și catalizatorilor de reducere a oxizilor de azot (întrebarea 1-2). Regulamentul nr. 715/2007 nu conține nicio definiție a acestei noțiuni.

- 16 Potrivit instanței de trimitere, nu ar fi necesar să se facă distincție între măsurile interne și cele externe motorului, deoarece parametrii enumerați la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 cuprind toate elementele tehnice care influențează generarea și reducerea emisiilor, printre care „turația motorului” constituie în mod clar un factor intern al motorului.
- 17 Nu există nici argumente notabile în favoarea desprinderii noțiunii de „sistem de control al emisiilor”, care nu este definită juridic, de contextul definiției noțiunii de „dispozitiv de manipulare”. Prin intermediul întrebării 1-3, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă diferențierea între intern motorului și extern motorului este sau nu este admisibilă în lumina obiectivelor Regulamentului nr. 715/2007.

2. Noțiunea de „condiții de utilizare normală”

- 18 Prin intermediul întrebărilor 2-1-2-4, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă valorile-limită stabilite în anexa I la Regulamentul nr. 715/2007 sunt aplicabile numai în cadrul condițiilor de testare ale „noului ciclu de conducere european” (NCCE) sau trebuie să fie respectate și în mod cotidian, în „condiții de utilizare normală” în sensul articolului 5 alineatul (1) din regulamentul menționat. În plus, trebuie să se stabilească dacă noțiunea „condiții de utilizare normală” include *totalitatea* condițiilor efective de conducere în mod cotidian sau numai pe cele pentru care se respectă parametrii de viteză ai NCCE urban și NCCE extraurban.
- 19 Regulamentul nr. 715/2007 nu definește ceea ce trebuie să se înțeleagă prin „condiții de utilizare normală”.
- 20 O interpretare textuală, inclusiv prin referire la alte versiuni lingvistice, tinde să demonstreze că această noțiune nu include numai condițiile de laborator, ci vizează condiții care există în mod real, cu alte cuvinte condiții care apar în mod concret în traficul rutier.
- 21 Această interpretare este confirmată de considerentul (12) al Regulamentului nr. 715/2007, care prevede că „[a]r trebui să fie continuate eforturile de punere în aplicare a unor limite mai stricte la emisii, [...] și să se asigure că aceste limite sunt corelate cu performanța reală a vehiculelor în timpul utilizării acestora”.
- 22 O concluzie diferită pare, la prima vedere, să rezulte din articolul 3 punctul 6 din Regulamentul nr. 692/2008, potrivit căruia producătorul trebuie să se asigure că rezultatele încercărilor privind emisiile respectă valoarea limită aplicabilă „pe

baza condițiilor pentru încercări specificate în prezentul regulament”. Cu toate acestea, considerentul (3) al Regulamentului nr. 715/2007 precizează că acest regulament conține „dispoziții de bază referitoare la emisiile provenind de la vehicule”, în timp ce „specificatiile tehnice vor fi stabilite prin măsurile de punere în aplicare”. Rezultă că Regulamentul nr. 692/2008 nu modifică obligațiile care revin producătorului în temeiul Regulamentului nr. 715/2007, ci are ca obiect numai punerea lor în aplicare. Prin urmare, valorile-limită stabilite în anexa I la Regulamentul nr. 715/2007 nu trebuie să fie respectate numai în condițiile procedurii de testare, ci trebuie respectate independent de temperatură.

- 23 Cu toate acestea, pentru a asigura un echilibru între rezultatele măsurărilor tipice de pe bancul cu rulouri și cele din utilizarea cotidiană, trebuie să se ia în considerare, potrivit instanței de trimitere, parametrii care definesc NCCE, indiferent de temperaturile ambiante predominante și de durata deplasării. NCCE se compune dintr-o parte urbană, care este repetată de patru ori, și dintr-o parte extraurbană. La începutul părții urbane, motorul este pornit în stare rece (20°-30°C). Această parte se caracterizează prin viteze reduse și sarcini ale motorului mici rezultate, precum și prin temperaturi ale gazelor de eșapament scăzute. Cu o viteză maximă de 120 km/h, partea extraurbană reprezintă o stare de deplasare mai rapidă și mai dinamică. Viteza medie de parcurgere în NCCE a unei lungimi totale de 11,03 km este de 33,6 km/h.

3. Admisibilitatea unei strategii de reducere a emisiilor dependentă de temperatură

- 24 Nici Regulamentul nr. 715/2007, nici Regulamentul nr. 692/2008 nu conțin specificații tehnice concrete privind funcționarea sistemului de curățare a gazelor de evacuare. Cu toate acestea, articolul 5 alineatul (2) prima teză din Regulamentul nr. 715/2007 prevede o interdicție a dispozitivelor de manipulare ce reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor. În acest context, se ridică problema dacă este admisibilă o strategie privind emisiile dependentă de temperatură sub forma unei „ferestre termice” și dacă aceasta este, în orice caz, cuprinsă în interdicția privind dispozitivele de manipulare. Acesta este obiectul întrebării 3-1.
- 25 În această privință, este concludentă o privire asupra dispoziției predecesoare a articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. Punctul 2.16 din anexa I la Directiva 70/220/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/69/CE, conține o definiție în mare parte identică a dispozitivului de manipulare. Anexa VII la Directiva 70/220, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/69/CE, cuprinde, la punctul 6.1.1, un indiciu referitor la ceea ce legiuitorul Uniunii înțelegea, în anul 1998, prin „strategie nerațională de reducere a emisiilor”: potrivit acestei dispoziții, o strategie de reducere a emisiilor nerațională care conduce la o diminuare a capacității sistemului de reducere a emisiilor la temperaturi joase în condiții normale de utilizare și care nu este reglementată de testul standardizat de control al emisiilor putea fi considerată dispozitiv de manipulare. Potrivit opiniei preliminare a instanței de trimitere, din acest context

global reiese că și strategiile privind emisiile bazate pe controlul temperaturii erau în principiu interzise deja cu mult înainte de adoptarea Regulamentului nr. 715/2007.

- 26 În cazul în care Curtea ar urma să considere că o instalație de recirculare a gazelor de evacuare dependentă de temperatură este, în principiu, permisă, devine pertinentă întrebarea 3-2. Prin intermediul acesteia, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă este permis un dispozitiv de manipulare care, pentru motive legate de protecția motorului, funcționează în mod neîntrerupt în afara intervalului de temperatură 20°-30°C.
- 27 Articolul 5 alineatul (2) a doua teză din Regulamentul nr. 715/2007 prevede, la literele (a)-(c), trei categorii de excepții de la interdicția de utilizare a dispozitivelor de manipulare. Potrivit literei (a), utilizarea dispozitivelor de manipulare este permisă cu titlu de excepție, în cazul în care „necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului”. Litera (b) conferă un alt privilegiu utilizării unui dispozitiv de manipulare, în cazul în care acesta „nu funcționează în afară de cerințele privind pornirea motorului”. În sfârșit, potrivit literei (c), utilizarea dispozitivelor de manipulare este permisă în cazul în care „condițiile sunt incluse, în mod substanțial, în procedurile de încercare prin care se verifică emisiile evaporative și emisiile la țeava de evacuare”.
- 28 Din aceste dispoziții care cuprind excepții, în special din cele cuprinse la literele (b) și (c) ale articolului 5 alineatul (2) a doua teză din Regulamentul nr. 715/2007, se poate deduce, contrar opiniei părâtei, că utilizarea unui dispozitiv de manipulare este legată de un interval temporal strict delimitat: pe de o parte, faza de pornire a motorului și, pe de altă parte, condițiile ciclului de testare.
- 29 O interpretare a ipotezei prevăzute la litera (a) în sensul că aspectul protecției motorului și a componentelor, fără limitare în timp, poate fi suficient pentru a contracara interdicția, nu poate fi însă justificată în mod coerent ținând seama de restul legislației aplicabile a Uniunii. Cazurile de excepție menționate sunt supuse unei limitări în timp și ca urmare a sarcinii probei prevăzute la articolul 3 punctul 9 din Regulamentul nr. 692/2008 în ceea ce privește temperaturile ambiante scăzute. Prin urmare, în afara acestor restricții temporale, nu poate exista în mod legitim o fereastră termică. Conform Regulamentului nr. 692/2008, producătorii trebuie să se asigure că dispozitivul pentru post-tratarea NOx atinge o temperatură suficient de ridicată pentru a funcționa eficient – cu alte cuvinte, cu respectarea valorilor-limită ale emisiilor – în decurs de 400 de secunde după pornirea la rece la – 7°C.
- 30 Utilizând un raționament *a contrario*, aceasta înseamnă că legiuitorul se întemeiază în mod clar pe o reducere eficientă a emisiilor inclusiv la temperaturi exterioare scăzute. Dacă s-ar reține o interpretare diferită, nu ar fi atins obiectivul legislativ de reducere absolută a emisiilor și de ameliorare a purității atmosferice.

Acest obiectiv este enunțat în considerentul (1), precum și în considerentele (4)-(7) ale Regulamentului nr. 715/2007.

- 31 În această privință, trebuie să se observe că temperatura medie lunară a locului de reședință al reclamantului este mai mică de 20°C în decursul întregului an, astfel încât, în ceea ce privește utilizarea autovehiculului în litigiu, reducerea recirculării gazelor de evacuare și, prin urmare, influențarea sistemului de control al emisiilor constituie regula, iar nu excepția.

4. Elementul de referință al necesității în sensul articolului 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007

- 32 Instanța de trimitere ridică problema dacă elementul de referință al necesității în sensul articolului 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie determinat în mod concret și individual sau în mod abstract și normativ și, în acest din urmă caz, care este standardul tehnic disponibil care trebuie aplicat. Acesta este obiectul întrebării 4-1.
- 33 În cazul utilizării unei referințe concrete și individuale, pentru afirmarea necesității ar putea fi suficient ca, în cadrul unei perspective pur tehnice și izolate sub aspect concret și individual a motorului în utilizarea unui vehicul, să apară o situație care să necesite în acest caz intervenția dispozitivului de manipulare. În funcție de modelul autovehiculului și de configurația motorului, producătorul vehiculului s-ar putea prevala, în mod concret și individual, de condițiile de aplicare a excepției. În funcție de nivelul de dezvoltare a unității motorului în cauză, un motor mai vechi ar putea îndeplini mult mai devreme condițiile de aplicare a excepției decât, de exemplu, un motor mai performant.
- 34 În schimb, dacă este avută în vedere o referință abstractă și normativă, nu ar fi suficient simplul fapt că apar situații tehnice concrete, în care dispozitivul de manipulare este necesar pentru protecția motorului sau pentru funcționarea în siguranță a vehiculului, ci ar trebui, în plus, ținând seama de motivele care au condus la această situație tehnică, ca aceasta să existe în mod necesar, cu alte cuvinte, să fie, în general, inevitabilă.
- 35 Acest criteriu este confirmat atât de principiul *efectului util*, cât și de considerentele (1) și (5) ale Regulamentului nr. 715/2007. Scopul acestui regulament este de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului. Pentru atingerea acestui obiectiv, este necesar un efort continuu de a reduce emisiile provenind de la vehicule.
- 36 În cazul în care Curtea răspunde negativ la întrebarea 4-1, se pune în continuare întrebarea în ce măsură poate fi redusă eficiența curățării gazelor de evacuare prin dispozitivul de manipulare, astfel încât să se mențină sfera noțiunii de „necesitate”.

- 37 În măsura în care se poate interveni, în funcție de temperatură, în curățarea gazelor de evacuare, noțiunea de „necesitate” trebuie să fie interpretată de Curte într-un mod mai specific, ținând seama în special de temperaturile predominante în Germania și în Europa (întrebarea 4-2).

5. Noțiunea de „deteriorare”

- 38 Noțiunea de „deteriorare” în sensul articolului 5 alineatul (2) a doua teză din Regulamentul nr. 715/2007 nu este precizată în cadrul acestui regulament. Astfel, se pune problema dacă, invocând protecția motorului, utilizarea dispozitivelor de manipulare poate fi justificată ori de câte ori producătorul vehiculului arată că, în lipsa utilizării unui astfel de echipament, motorul riscă să sufere vreo deteriorare, oricât de mică ar fi aceasta. În continuare, este necesar să se ridice problema dacă și piesele de schimb, cum este de exemplu o supapă de recirculare a gazelor de evacuare, intră în sfera noțiunii de deteriorare.
- 39 Comparația cu alte versiuni lingvistice ale Regulamentului nr. 715/2007 pledează împotriva unei astfel de interpretări. De exemplu, în versiunea în limba franceză este reținut termenul „dégâts”. Acesta înseamnă, conform dicționarului *Larousse*: „désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose”. Potrivit instanței de trimitere, rezultă că, pentru a justifica implementarea unei ferestre termice, un constructor de automobile nu poate invoca protecția componentelor doar din cauza riscului de înfundare cu funingine. În această privință, se ridică problema dacă riscul de înfundare cu funingine nu poate fi diminuat și prin alte măsuri, de exemplu referitoare la material și la structura vehiculului.

6. Efectul juridic și efectul de sancționare a încălcărilor dreptului Uniunii

- 40 În ceea ce privește condiția prevăzută la articolul 823 alineatul 2 din BGB, potrivit căruia trebuie să existe o încălcare a unei „legi care are ca obiect protecția altuia”, se pune mai întâi problema dacă, printre scopurile regulamentului, se numără protecția patrimoniului persoanei care achiziționează un vehicul care nu îndeplinește cerințele acestui regulament (întrebarea 6-1). Instanța de trimitere tinde să răspundă afirmativ la această întrebare.
- 41 Chiar dacă patrimoniul persoanei care a achiziționat vehiculul nu ar trebui protejat în mod direct de acest regulament, instanța de trimitere deduce din Hotărârea Curții din 17 septembrie 2002, Muñoz și Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, punctele 29-31), precum și din Hotărârea din 25 iulie 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, punctul 42), că condițiile de nivel ridicat impuse de jurisprudența germană în ceea ce privește caracterul de protecție individuală care determină dreptul definit la articolul 823 alineatul 2 din BGB trebuie reduse la criteriul „afectării” indicat de Curte.
- 42 Astfel, statele membre sunt obligate să țină seama de *efectul util* al cerințelor impuse de dreptul Uniunii numai în cazul în care implementează un mecanism de

sanționare a cărei eficacitate nu este subordonată condiției ca o autoritate publică – în speță, Kraftfahrt-Bundesamt (Oficiul german pentru vehicule rutiere) din Germania – să reacționeze la încălcarea normelor, ci aceleia ca agenții economici, în speță, cumpărătorii de vehicule, să poată iniția ei înșiși acțiuni în fața instanțelor civile (a se vedea întrebarea 6-2).

- 43 În ceea ce privește caracterul de protecție individuală al Directivei 2007/46, instanța de trimitere consideră, având în vedere Hotărârea Curții din 26 februarie 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, punctul 24), și Hotărârea din 14 iulie 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, punctul 24 și următoarele), că din Directiva 2007/46 nu pot fi deduse în mod direct drepturi în favoarea cumpărătorilor de vehicule.
- 44 Prin intermediul întrebării 6-3, instanța de trimitere urmărește să se stabilească dacă certificatul de conformitate trebuie totuși să i se atribuie un caracter de protecție individuală. Această protecție pare să rezulte din descrierea funcției certificatului de conformitate, care figurează în anexa IX la Directiva 2007/46, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul nr. 385/2009. Astfel, în acesta se precizează în primul rând: „Certificatul de conformitate este o declarație furnizată cumpărătorului de producătorul vehiculului pentru a îl asigura pe acesta că vehiculul pe care l-a achiziționat respectă legislația comunitară în vigoare la momentul fabricării lui.” Funcția de a permite autorităților competente din statele membre să înmatriculeze vehiculele în bune condiții este menționată abia în al doilea rând.
- 45 În plus, dispozițiile referitoare la omologarea autovehiculelor prevăzute de Directiva 2007/46 urmăresc să asigure un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului. Din motive de efect util, încălcarea acestor dispoziții ar trebui să impună atribuirea unui mecanism de sancționare autonom, pe cale privată, persoanelor interesate.
- 46 Ultima întrebare, 6-4, privește o problemă centrală a litigiului principal, și anume aceea de a stabili în ce măsură efectul sancționator al Regulamentului nr. 715/2007, respectiv obiectul și finalitatea Directivei 2007/46 se opun ca, în cadrul drepturilor naționale la repararea prejudiciului, să fie luată în considerare o indemnizație aferentă utilizării vehiculului de către cumpărător pentru o anumită perioadă.
- 47 Conform articolului 13 alineatul (1) a doua teză din regulament, sancțiunile trebuie să fie eficace, adecvate și descurajante. În decizia sa de orientare, și anume Hotărârea din 21 septembrie 1989, Comisia/Grecia (68/88, EU:C:1989:339, punctul 24), Curtea a lăsat statelor membre alegerea instrumentelor de sancționare.
- 48 Potrivit interpretării instanței de trimitere, principiul efectivității impune ca dreptul Uniunii direct aplicabil și legislația națională de transpunere să poată fi puse în aplicare în dreptul privat. În Hotărârea din 17 septembrie 2002, Muñoz și

Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, punctul 30), Curtea a precizat că „deplina eficacitate a reglementării standardelor de calitate [presupune] ca respectarea acestora să poată fi asigurată prin intermediul unui proces civil”.

- 49 Din punctul de vedere al instanței de trimitere, valorile-limită ale emisiilor constituie factori de mediu determinanți. Numeroși cumpărători de vehicule sunt dispuși să investească mai mult capital pentru un produs, pentru a contribui la protecția mediului. Caracterul ecologic este, așadar, un element de calitate obiectiv, care privește și sfera juridică a persoanelor interesate.
- 50 Punerea în aplicare a drepturilor la repararea prejudiciului există doar pe hârtie, fiind *de facto*, lipsită de valoare, atunci când, ca urmare a creșterii duratei procedurii, cumpărătorilor de vehicule trebuie să li se impute avantajele de utilizare. În cazul încălcării din culpă a unor factori determinanți, în speță valorile-limită ale emisiilor, în cazul imputării avantajelor, dreptul la despăgubire riscă să își piardă funcția preventivă de control.
- 51 De asemenea, în conformitate cu articolul 46 a doua teză din Directiva 2007/46, sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.
- 52 Instalarea în vehicule a unui dispozitiv de manipulare interzis nu numai că determină pierderea omologării de tip, ci are de asemenea ca efect faptul că aceste vehicule nu sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil. Or, un vehicul poate fi vândut numai dacă există un certificat de conformitate valabil.
- 53 În ceea ce privește aspectul dacă unui cumpărător al unui vehicul fără certificat de conformitate valabil, în cadrul acțiunii sale în despăgubire împotriva producătorului, trebuie să i se poată imputa avantajele de utilizare, este necesar să se țină seama de principiul cu caracter general privind compensarea folosinței, cuprins în Directiva 1999/44. În Hotărârea sa din 17 aprilie 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), Curtea de Justiție a considerat că articolul 3 din această directivă se opune unei reglementări naționale care permite vânzătorului, în cazul în care a vândut un bun de consum neconform, să solicite consumatorului o despăgubire pentru utilizarea bunului neconform până la înlocuirea acestuia cu un bun de consum nou.
- 54 Împotriva transpunerii acestei abordări în speță se poate obiecta că Directiva 2007/46 nu conține nicio reglementare concretă a consecințelor, precum cea prevăzută de Directiva 1999/44 la articolul 3 alineatul (3), care impune executarea *a posteriori* a obligației fără a fi solicitată o compensație. Totodată, principiul sancțiunilor disuasive impune recunoașterea, în dreptul național, a unei răspunderi a cărei efectivitate nu poate fi limitată prin faptul că, din cauza duratei procedurii și a întârzierii deliberate a efectuării prestației de către producător, dreptul la despăgubire este „golit de valoare” ca urmare a unei despăgubiri pentru utilizare.