

Cauza C-128/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

19 februarie 2020

Instanța de trimitere:

Landesgericht Klagenfurt (Austria)

Data deciziei de trimitere:

19 februarie 2020

Reclamantă:

GSMB Invest GmbH & Co. KG

Pârâtă:

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[omissis]

ORDONANȚĂ

ÎN CAUZA

Reclamantă

[omissis]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[omissis]

10245 Berlin
GERMANIA

[omissis]

Pârâtă

[omissis]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[omissis]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[omissis]

având ca obiect:

suma de 21 111,27 euro [omissis]

A) Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări în vederea pronunțării unei decizii preliminare:

1. *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 1000 de metri, pe un parcurs de 250 de metri înălțime, aceasta să fie redusă în mod linear la 0, și, prin urmare, [OR 2] 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 (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, 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 EGR, răcitorul EGR și filtrul de particule diesel nu îndeplinește condițiile de derogare?*
3. *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 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?

B) [omissis] [Suspendarea procedurii] [OR 3]

MOTIVARE

I.) Obiectul procedurii principale:

Prin intermediul acțiunii introduse la 27 decembrie 2017, reclamanta solicită modificarea (rezoluțiunea) contractului de vânzare-cumpărare încheiat între ea și pârâtă la 9 ianuarie 2011 privind achiziționarea unui vehicul Volkswagen, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 l TDI, [omissis] în schimbul plății unei taxe de utilizare. Reclamanta ar fi semnat contractul de vânzare-cumpărare fiind convinsă că achiziționează un vehicul nou, printre altele, ecologic, cu niveluri reduse de emisii, de CO₂ și de consum, care dispune de omologare corespunzătoare și ale cărui valori de emisii corespund cerințelor legale.

Producătoarea vehiculului, Volkswagen AG, ar fi utilizat în cadrul actualizării software-ului o nouă fereastră de temperatură sau fereastră termică. Astfel, în urma actualizării software-ului, vehiculele ar dezactiva sistemul de control al emisiilor la o temperatură exterioară situată sub 15 grade, precum și la o temperatură exterioară de peste 33 de grade și la o înălțime de 1 000 de metri deasupra nivelului mării. Fereastra termică respectivă ar constitui un **dispozitiv de manipulare interzis**. Nu ar exista o derogare privind omologarea acestei ferestre termice în sensul articolului 5 din regulament, în special, o reducere a controlului emisiilor la temperaturi situate sub 15 grade, peste 33 de grade, respectiv la înălțimi de peste 1 000 de metri deasupra nivelului mării nu ar duce în mod direct la defectarea motorului și, prin urmare, nu ar servi la protejarea acestuia.

Pârâta a contestat pretențiile invocate atât în ceea ce privește temeiul, cât și amploarea lor, a solicitat respingerea acțiunii cu suportarea cheltuielilor de judecată, întemeindu-se în acest scop pe următoarele elemente:

Așa-numita „fereastră termică”, așadar reducerea controlului emisiilor, și anume reducerea succesivă a ratei de recirculare a gazelor de eșapament în funcție de temperatura ambientală ar fi utilizată de toți producătorii de vehicule diesel, potrivit clasificării Euro 5. Acest aspect a fost întotdeauna cunoscut de Kraftfahrt-Bundesamt [Oficiul Federal pentru Autovehicule] în calitate de autoritate de omologare de tip și ar fi fost evaluat de acesta ca măsură permisă în sensul Regulamentului nr. 715/2007. De asemenea, în cadrul verificării actualizării software-ului, Kraftfahrt-Bundesamt ar fi acordat o importanță deosebită verificării durabilității dispozitivelor pentru controlul poluării și, în urma examinării aprofundate, acesta ar fi constatat că actualizarea software-ului nu ar avea niciun fel de efecte negative asupra durabilității dispozitivelor pentru controlul poluării. [OR 4]

II.) Cadrul juridic

Reclamanta își întemeiază cererea pe rezoluțiunea contractului de vânzare-cumpărare ca urmare a nerespectării bunelor moravuri în conformitate cu articolul 879 alineatul (1) din ABGB. Într-un sistem juridic funcțional – precum cel european –, fiecare cumpărător de vehicule s-ar putea aștepta ca, la achiziționarea unui vehicul, acesta să nu fi fost manipulat de către producător. Volkswagen ar fi instalat dispozitive de manipulare interzise în aproximativ 8,5 milioane de vehicule la nivel mondial, prin înșelarea autorităților de supraveghere și a consumatorilor, cu unicul scop de a maximiza profitul. Acest lucru ar fi în contradicție cu simțul firesc al justiției tuturor persoanelor de bună credință și pentru acest motiv ar trebui să fie calificat ca fiind contrar bunelor moravuri în sensul articolului 879 alineatul (1) din ABGB.

Articolul 879 alineatul (1) din Codul civil general austriac are următorul cuprins:

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

În continuare, reclamanta își întemeiază cererea pe garanția prevăzută la articolul 932 alineatul (4) din ABGB.

Articolul 932 alineatul (1) și alineatul (4) din Codul civil general austriac are următorul cuprins:

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) [alineatul (1)].

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. Același lucru este aplicabil atunci când cedentul refuză reparația sau înlocuirea ori atunci când nu le efectuează într-un termen rezonabil, dacă aceste remedii ar implica inconveniente considerabile pentru cesionar sau dacă sunt nerezonabile pentru acesta, pentru motive întemeiate care țin de persoana cedentului [alineatul (4)].
[OR 5]

III.) Necesitatea unei decizii a Curții

[omissis] [detalii]

IV. Cu privire la întrebările preliminare:

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 repararea și întreținerea vehiculelor (denumit în continuare, pe scurt, „Regulamentul nr. 715/2007”) prevede, printre altele, următoarele:

Considerentul (12)

Ar trebui să fie continuate eforturile de punere în aplicare a unor limite mai stricte la emisii, inclusiv reducerea emisiilor de dioxid de carbon, și să se asigure că aceste limite sunt corelate cu performanța reală a vehiculelor în timpul utilizării acestora.

Articolul 3 punctul 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 [OR 6] 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:

(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.*

Regulamentul 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 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 [OR 7] 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 RGE la temperaturi scăzute.

Cu privire la motivarea întrebărilor preliminare

[omissis]

Concret, la originea prezentei trimeri preliminare se află, printre altele, și hotărârea pronunțată de LG Stuttgart la 17 ianuarie 2019 [omissis] și hotărârea pronunțată de LG Düsseldorf la 31 iulie 2019 [omissis].

Punctele 1 și 2 din principiile directe ale hotărârii pronunțate de LG Stuttgart au următorul cuprins:

„1. În cazul în care recircularea gazelor de eșapament utilizată într-un vehicul pentru reducerea emisiilor de oxizi de azot (NOx) este diminuată la temperaturi scăzute (așa-numita „fereastră termică”), aceasta constituie un dispozitiv de manipulare (interzis) în sensul articolului 5 alineatul (2) și al articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. Este lipsită de relevanță măsura în care este diminuată recircularea gazelor de eșapament, întrucât articolul 5 alineatul (2) și articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 nu disting în funcție de nivelul de modificare a sistemului de control al emisiilor. [OR 8]

2. Un asemenea dispozitiv de evacuare nu este permis în mod excepțional în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 în

scopul protecției motorului atunci când există alte soluții tehnice în conformitate cu cea mai bună tehnologie disponibilă, indiferent dacă acestea sunt în mod considerabil mai costisitoare din punct de vedere economic.

3. Prin intermediul obligației de a furniza dovezi, care este prevăzută la articolul 3 punctul 9 din regulamentul de punere în aplicare [Regulamentul (CE) nr. 692/2008], legiuitorul a explicat în plus, în privința vehiculelor, că nu poate exista o justificare pentru existența unei ferestre termice suplimentare în cazul temperaturilor scăzute.

4. În sensul articolului 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, un asemenea dispozitiv de manipulare care, din punctul de vedere al motorului, funcționează aproape neîntrerupt (la temperaturi exterioare situate sub 7 grade Celsius) nu este necesar și contravine astfel obiectivelor regulamentului.”

Landesgericht Klagenfurt se raliază acestor considerații enunțate în principiile directe menționate. În opinia Landesgericht Klagenfurt, din 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 reiese că așa-numita „ferastră termică” este un dispozitiv de manipulare interzis în sensul regulamentului menționat. Acest lucru se datorează în special faptului că în majoritatea țărilor din Uniunea Europeană, îndeosebi în Austria, Germania și Elveția, temperatura ambientală din timpul anului este situată preponderent sub 15 grade Celsius și, ca urmare a poziției geografice a țărilor, vehiculele parcurg numeroase zone care se află la înălțimi de peste 1 000 de metri și, prin urmare, aceste condiții corespund „utilizării normale a vehiculului” prevăzute la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Pentru acest motiv, privilegierea destinată protecției motorului prevăzută la articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 nu constituie un temei juridic posibil pentru dispozitivele de manipulare care sunt activate în condiții de utilizare „normală” a vehiculelor. Acest aspect este valabil în special pentru utilizarea la temperaturi ambientale situate sub 15 grade Celsius. Articolul 3 punctul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (CE) nr. 692/2008 stabilește perioada de timp în care motorul trebuie să asigure capacitatea maximă de funcționare în cazul pornirii la rece. Potrivit acestuia [OR 9], dispozitivul pentru post-tratarea NOx atinge o temperatură suficient de ridicată pentru a funcționa eficient în decurs de 4 secunde după pornirea la rece la -7 grade Celsius. În această situație, autoritatea de omologare nu trebuie să acorde omologarea de tip atunci când nu există suficiente dovezi pentru aceste condiții de omologare de tip. Totuși, din această obligație de a furniza dovezi se poate deduce că legiuitorul a precizat că, pe lângă această excepție, nu există nicio justificare pentru existența unei ferestre termice suplimentare. Fereastra termică existentă care asigură funcționalitatea 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 (aș-numita „fereastră termică”) și care, prin urmare, în Europa, în special în Austria, nu este deplin funcțională în timpul anului, nu îndeplinește cerința impusă de articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și constituie un dispozitiv de manipulare interzis.

[*omissis*]

Klagenfurt, 19 februarie 2020

[*omissis*] [observații]

DOCUMENT DE LUCRU