

Cauza C-440/20**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

18 septembrie 2020

Instanța de trimitere:

Landgericht Stuttgart [Tribunalul Regional din Stuttgart, Germania]

Data deciziei de trimitere:

18 septembrie 2020

Reclamantă:

S.

Pârâtă:

AD GmbH

Obiectul procedurii principale

Acțiune formulată împotriva unui asigurător de protecție juridică pentru acordarea acoperirii daunei, în scopul inițierii unei acțiuni în justiție împotriva unui producător de autovehicule prin care acestuia i se solicită despăgubiri pentru manipularea dispozitivului de control al emisiilor al autovehiculului cumpărat de reclamantă

Obiectul și temeiul trimiterii 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 interpretat și aplicat 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*

doar între 20° și 30°C un mod cu emisii scăzute, 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 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 înscrși 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 dreptul de autodeterminare economică al 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 (effet utile), 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: a) *Noțiunea de „măsură efectivă, proporțională și disuasivă”, în sensul articolului 13 alineatul (1) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, trebuie interpretată în sensul că un prejudiciu suferit în mod normativ de conducătorul auto nu poate fi consumat sau diminuat prin posibilitatea efectivă de utilizare a unui autovehicul care nu este conform cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007?*

b) *Ideea efectului util, inerentă dreptului Uniunii, impune ca noțiunea de măsură „efectivă, proporțională și disuasivă”, în sensul articolului 13 alineatul (1) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, să fie diferențiată în funcție de aspectul dacă încălcarea în sensul articolului 13 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 a intervenit cu intenție sau numai din neglijență și numai în acest din urmă caz justifică o compensare a posibilității efective de utilizare a vehiculului cumpărat?*

c) *Noțiunea de măsură „efectivă, proporțională și disuasivă” în sensul articolului 13 alineatul (1) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretată în sensul că, chiar și în cazul imputării unui avantaj de către producătorii autovehiculului, este necesar să se plătească o indemnizație economică de utilizare a capitalului obținut, și anume contraprestația, majorată cu dobânzi?*

d) *Noțiunea de măsură „efectivă, proporțională și disuasivă” în sensul articolului 13 alineatul (1) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretată în sensul că, în orice caz, producătorul unui autovehicul care nu este conform cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie să fie împiedicat să se prevaleze de compensarea cu o contraprestație a posibilității efective de*

utilizare, începând cu momentul primei cereri serioase de reluare din partea cumpărătorului?

6-4: Articolul 18 alineatul (1) și articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE trebuie 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?

6-5: 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 – articolul 3 punctul 10, articolul 4 alineatele (1) și (2), articolul 5 alineatele (1) și (2), articolul 13;

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 – articolul 3 punctele 6 și 9;

Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE – articolul 2 alineatul (1), articolul 3 punctul 8, articolul 5 alineatul (3)

Regulamentul (CE) nr. 385/2009 al Comisiei din 7 mai 2009 de înlocuire a anexei IX la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului 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) – anexa IX

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) – articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1)

Dispozițiile de drept internațional invocate

Regulamentul nr. 83 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – dispoziții uniforme privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește emisia de gaze poluante în conformitate cu cerințele privind combustibilul (JO 2012, L 42, p. 1) – punctul 2.16

Dispozițiile naționale invocate

Codul civil (denumit în continuare „BGB”) – articolele 823, 826, 849 și 249;

Regulamentul privind omologarea CE a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (denumit în continuare „EG-FGV”) – articolul 6 alineatul (1)

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii

- 1 Reclamanta a cumpărat la 15 martie 2012 un BMW X3 XDrive 25D Euro 5. Autovehiculul a fost înmatriculat pentru prima dată în martie 2012. Între pârâtă și reclamantă există o asigurare de protecție juridică.
- 2 Prin scrisoarea din 27 martie 2019, reclamanta a comunicat pârâtei că intenționa să invoce drepturile rezultate din manipularea dispozitivului de control al emisiilor la autovehiculul pe care l-a cumpărat și a solicitat aprobarea acoperirii daunei. Prin scrisoarea din 2 mai 2019, pârâta a refuzat aprobarea acoperirii daunei pentru motivul că, la motoarele BMW AG, nu se constatare detectarea ciclului de încercare, ci numai o fereastră termică, fapt care, potrivit cadrului juridic actual german și european, este permis.
- 3 Ulterior, acesta a condus la o decizie finală, care însă nu a fost acceptată de pârâtă. Aceasta a arătat, printre altele, că nici nu exista și nici nu era prevăzută o rechemare administrativă cu privire la autovehiculul reclamantei. În consecință,

reclamanta a introdus o acțiune în justiție împotriva pârâtei în vederea acordării acoperirii daunei.

Principalele argumente ale părților din procedura principală

- 4 Reclamanta susține că utilizarea unei ferestre termice este, în principiu, interzisă. Prin urmare, aceasta ar putea invoca împotriva producătorului autovehiculului drepturi ce rezultă din fapta delictuală, în conformitate cu articolul 823 alineatul (2) coroborat cu Regulamentul nr. 715/2007, precum și cu articolul 826 din BGB. Pentru aceste drepturi, pârâta ar trebui să acorde în mod necondiționat aprobarea acoperirii daunei. În cazul unei restituiri a vehiculului pentru vicii, reclamanta nu ar trebui să plătească nicio despăgubire pentru perioada de utilizare efectivă a vehiculului, întrucât această obligație ar fi contrară dreptului Uniunii.
- 5 Pârâta susține că nici nu a fost dispusă o retragere a modelului de vehicul în cauză de către Kraftfahrt-Bundesamt (Oficiul Federal pentru autovehicule), nici nu a fost inițiată o procedură de urmărire penală în această privință de către Ministerul Public. Prin urmare, acoperirea daunei ar trebui refuzată. Introducerea pe piață a unui autovehicul al cărui motor este echipat cu o fereastră termică nu ar constitui un prejudiciu intenționat contrar bunelor moravuri în sensul articolului 826 din BGB. Regulamentul nr. 715/2007 nu ar constitui o lege de protecție în sensul articolului 823 alineatul (2) din BGB. În plus, în măsura în care valorile limită de emisie ale normelor Euro ar fi legate de condiții de testare reglementate în mod detaliat, ar fi lipsită de relevanță stabilirea comportamentului de emisie al vehiculului în afara condițiilor de testare relevante, în utilizarea cotidiană.
- 6 Potrivit Comisiei, noțiunea de „necesitate”, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, trebuie interpretată în sensul că justifică orice măsuri – care trebuie avute în vedere *ex ante* – de prevenire a prejudiciilor elementelor motorului. Recircularea gazelor de evacuare (denumită în continuare „EGR”) în funcție de exploatare, în discuție în speță, care este redusă în funcție de temperatura aerului înconjurător, ar fi justificată de protecția componentelor.
- 7 În orice caz, conform jurisprudenței instanțelor superioare, beneficiile realizate de reclamantă ar trebui să fie luate în considerare pentru reducerea prejudiciului.

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 8 Instanța de trimitere expune, mai întâi, fundamentele tehnice ale sistemului de control al emisiilor la motoarele diesel, în special fereastră termică. În această privință, aceasta arată că toate motoarele diesel cunoscute dispun de cel puțin o rută EGR.
- 9 În cazul EGR, o parte din masa de aer absorbită de motor este înlocuită de gaze de evacuare. Această alimentare se efectuează prin supapa EGR. Întrucât gazele de evacuare calde, recuperate întâlnesc aerul proaspăt răcit din radiator, există, în

principiu, un risc de formare de funingine sau de lac. Acestea pot determina o funcționare defectuoasă a supapei EGR. Riscul formării de funingine crește la temperaturi exterioare mai joase, în timp ce recircularea gazelor de evacuare are un efect deplin la temperaturi exterioare cuprinse între 20°C și 30°C.

- 10 Pentru a preveni acest risc, este recirculată numai o parte din gazele de evacuare. Dat fiind că respectarea valorilor limită nu este posibilă doar pe baza măsurilor interne ale motorului, sunt puse în aplicare măsuri secundare sub forma unor sisteme de tratare a gazelor de evacuare. În majoritatea cazurilor sunt utilizați în calitate de componente de tratare a gazelor de evacuare, pe lângă un catalizator de oxidare și un filtru de particule diesel, catalizatori de stocare de oxizi de azot (NO_x) și catalizatori SCR (Selective Catalytic Reduction [reducție catalitică selectivă]). Autovehiculul în litigiu nu dispune de un catalizator SCR.
- 11 În ceea ce privește litigiul cu care este sesizată, instanța de trimitere arată mai întâi că, în temeiul contractului de asigurare de protecție juridică încheiat între părți, un asigurător de protecție juridică este, în principiu, obligat să acorde protecție juridică în ceea ce privește prestațiile necesare apărării intereselor juridice ale asiguratului, în măsura în care apărarea acestor interese prezintă șanse suficiente de succes. Prin urmare, pentru deținătorul poliței de asigurare trebuie să existe o probabilitate cel puțin la fel de mare ca litigiul să aibă un rezultat favorabil. În plus, trebuie să pară posibil ca titularul poliței de asigurare să poată face dovada faptelor pe care trebuie să le dovedească prin mijloace de probă admisibile și adecvate. O apreciere a șanselor de probă nu ar putea avea loc, în principiu, printr-o apreciere anticipată a elementelor de probă, cu ocazia examinării șanselor de succes.
- 12 În speță, o analiză a probabilităților nu poate fi clarificată decât după sesizarea Curții de Justiție. Încă din cursul procesului de acoperire a daunei, se ridică problema determinantă dacă Regulamentul nr. 715/2007 sau Directiva 2007/46 au un caracter de protecție a terților. În continuare, trebuie să se stabilească dacă o fereastră termică este, în general, compatibilă cu Regulamentul nr. 715/2007 și dacă o eventuală încălcare a acestui regulament poate conduce la o despăgubire în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 6 alineatul (1), cu articolul 27 alineatul (1) din EG-FGV sau cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.
- 13 Potrivit instanței de trimitere, utilizarea de ferestre termice în motoarele diesel este, în principiu, interzisă. În această privință, este irelevant dacă Kraftfahrt-Bundesamt (Oficiul Federal pentru autovehicule) a dispus sau nu o retragere. Efectul util impune să se acorde cumpărătorului vehiculului un mecanism de sancționare a cărui forță să nu depindă de aspectul dacă Kraftfahrt-Bundesamt reacționează la încălcări normative printr-un ordin de retragere.
- 14 În susținerea dreptului său la despăgubire, a cărui punere în aplicare o solicită, reclamanta se întemeiază pe faptul că a fost determinată de producătorul vehiculului să contracteze o obligație nedorită, respectiv că nu i s-a furnizat de la

început un vehicul care să îndeplinească condițiile de înmatriculare. Temeinicia acestui drept la repararea prejudiciului depinde de interpretarea Regulamentului nr. 715/2007, și anume de problema dacă acesta are un caracter de protecție individuală și, prin urmare, dacă constituie o lege de protecție în sensul articolului 823 alineatul (2) din BGB.

- 15 Referindu-se la considerentul (17) al acestuia, instanța de trimitere consideră că Regulamentul nr. 715/2007 prezintă un caracter de protecție individuală. Desigur, acesta din urmă nu menționează emisiile de oxizi de azot. Or, pare iloc ca, în condițiile în care legiuitorul a intenționat să se asigure că consumatorii și utilizatorii primesc informații obiective și precise cu privire la emisiile de dioxid de carbon, acesta a intenționat în același timp să permită ca acestora să le rămână ascunsă nerespectarea valorilor-limită stabilite prin regulament în privința emisiilor de oxizi de azot. Ipoteza unei protecții individuale se înscrie de asemenea în cadrul răspunderii definite de regulament, în special la articolul 13 din acesta.
- 16 Nici Regulamentul nr. 715/2007, nici Regulamentul nr. 692/2008 nu conțin specificații tehnice concrete privind modul de funcționare a sistemului de control al emisiilor. Sunt lăsate la latitudinea producătorilor soluțiile tehnice care permit respectarea valorilor limită.
- 17 Revine producătorilor sarcina de a demonstra că un vehicul, în ceea ce privește emisiile sale, îndeplinește cerințele de testare, astfel cum sunt definite, în special, de noul ciclu de conducere european (NCCE). NCCE este compus din patru repetiții ale unei părți intra-urbane și din partea extra-urbană. În partea extraurbană, se atinge o viteză maximă de 120 km/h. Viteza medie de parcurgere a unei lungimi totale de 11,03 km este de 33,6 km/h.
- 18 Dispozitivele de manipulare sunt interzise în temeiul articolului 5 alineatul (2) prima teză din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Noțiunea de dispozitiv de manipulare este inspirată din regula enunțată la punctul 2.16 din Regulamentul nr. 83 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.
- 19 În ceea ce privește noțiunea de dispozitiv de manipulare, se ridică, mai întâi, problema sensului care trebuie dat termenilor menționați în definiția acestuia. Mai precis, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă un element de proiectare cuprinde exclusiv elemente mecanice în sensul unei entități fizice și dacă, prin sistem de control al emisiilor, trebuie să se înțeleagă numai sistemul de curățare a gazelor de evacuare din exteriorul motorului, în aval, cu excluderea măsurilor din interiorul motorului de recirculare a gazelor de evacuare.
- 20 Potrivit instanței de trimitere, o diferențiere, în sistemul de control al emisiilor, între măsuri interne și externe motorului de recirculare a gazelor de evacuare este contrară modului clar de redactare a definiției noțiunii de dispozitiv de manipulare.

- 21 În plus, instanța de trimitere ridică problema sensului care trebuie dat noțiunii „condiții de utilizare normală”. Ținând seama de diferitele versiuni lingvistice ale Regulamentului nr. 715/2007, aceasta consideră nu numai că sunt vizate nu numai condițiile de laborator, ci, dimpotrivă, mai degrabă condițiile concrete de circulație rutieră. Dat fiind că Regulamentul nr. 692/2008 urmărește punerea în aplicare a Regulamentului nr. 715/2007 și nu modifică obligațiile existente în temeiul acestuia, acesta nu are rolul unei precizări normative. Prin urmare, valorile-limită stabilite în Regulamentul nr. 715/2007 nu trebuie să fie respectate numai în condițiile procedurii de testare, ci trebuie respectate independent de temperatură. Potrivit unei interpretări istorice și teleologice și unei analize paralele a Regulamentului- „frate” nr. 595/2009, aplicabil vehiculelor grele comerciale, dar și autoturismelor din categoria Mi deosebit de grele, instanța de trimitere consideră că, prin „condiții de utilizare normală” sunt vizate condițiile normale de exploatare normală a vehiculelor în viața cotidiană, iar nu condițiile procedurii de testare. Totuși, trebuie să se țină seama de parametrii care determină ciclul NCCE, referitori la viteza medie de 33,6 km/h, precum și la viteza maximă de 120 km/h, în utilizarea cotidiană.
- 22 Întrucât nici Regulamentul nr. 715/2007, nici Regulamentul nr. 692/2008 nu conțin cerințe tehnice concrete privind funcționarea sistemului de control al emisiilor, instanța de trimitere ridică problema caracterului licit al unei strategii de emisie bazate pe temperatură, sub forma unei ferestre termice și aceea dacă această strategie intră sub incidența interdicției dispozitivelor de manipulare.
- 23 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. Există de asemenea excepții în ceea ce privește faza de pornire a motorului și cu privire la condițiile ciclului de testare. Întemeindu-se pe aceste excepții, instanța de trimitere consideră că aspectul protecției motoarelor și a componentelor nu permite o utilizare nelimitată în timp a dispozitivelor de manipulare.
- 24 Instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă necesitatea protecției motorului trebuie determinată în mod concret și individual sau în mod abstract și normativ. În această privință, instanța de trimitere arată că o dispoziție individuală concretă și individuală poate conduce la privilegierea motoarelor mai vechi sau a unor sisteme de tratare a gazelor de evacuare deosebit de vulnerabile și se pronunță, prin urmare, în favoarea unui criteriu strict și obiectiv.
- 25 Pe de altă parte, în măsura în care o fereastră termică ar fi legală, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă acest lucru este valabil și în privința unei utilizări concrete care are ca efect să reducă în mod neîntrerupt efectul sistemului de control al emisiilor în afara unui interval de temperatură cuprins între 20°C și 30°C. În această privință, arată că temperaturile anuale medii de la domiciliul reclamantei conduc la situația în care o reducere a efectului sistemului de control al emisiilor constituie regula, iar nu excepția în exploatarea autovehiculului în litigiu. Tocmai având în vedere temperaturile predominante în Germania și în

Europa, este necesară o interpretare a noțiunii de necesitate de către Curtea de Justiție.

- 26 În plus, instanța de trimitere solicită o interpretare a noțiunii de deteriorare. În această privință, aceasta ridică în special problema dacă existența oricărei deteriorări, oricât de mică, cum este de exemplu cea a unei supape EGR – care costă între 40 și 200 de euro – este suficientă. Având în vedere alte versiuni lingvistice ale Regulamentului nr. 715/2007 și obiectivul urmărit de acesta, instanța de trimitere tinde să considere că nu orice deteriorare îndeplinește aceste condiții. În această privință, instanța se referă de asemenea la faptul că o formare de funingine sau de lac la nivelul supapei EGR nu există la temperaturi ambiante cuprinse între 20°C și 30°C. Din punctul de vedere al proiectării, amestecul de aer ambiant proaspăt admis și gaze de evacuare recuperate poate fi controlat astfel încât gazul proaspăt admis în motor să se situeze întotdeauna în zona de temperatură optimă cuprinsă între 20°C și 30°C.
- 27 În sfârșit, instanța de trimitere ridică probleme de interpretare referitoare la efectele juridice și ale sancțiunilor unor eventuale încălcări ale dreptului Uniunii constatate. În această privință, este important în special să se stabilească dacă dispozițiile corespunzătoare prezintă sau nu un caracter de protecție individuală.
- 28 Cerința unei aplicări cât mai eficiente posibil a dreptului Uniunii și Hotărârile Curții Muñoz și Superior Fruiticola (din 17 septembrie 2002, C-253/00, EU:C:2002:497) și Janecek (din 25 iulie 2008, C-237/07, EU:C:2008:447) pledează în favoarea unui caracter de protecție individuală. Astfel, deplina eficacitate a reglementării standardelor de calitate ale dreptului Uniunii poate impune ca respectarea lor să poată fi asigurată prin intermediul unei proceduri civile. De asemenea, poate fi incompatibilă cu caracterul imperativ al unei directive care are ca obiectiv protecția sănătății publice excluderea, în principiu, a posibilității unei persoane vizate de a invoca încălcarea unei obligații impuse de directivă.
- 29 De asemenea, în cadrul dispozițiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) și la articolul 27 din EG-FGV, care sunt întemeiate pe articolul 18 alineatul (1) și pe articolul 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE, se pune problema dacă prejudiciul invocat de reclamantă, în procesul ulterior împotriva producătorului, intră în domeniul protecției materiale a normei. Actele Uniunii Europene adoptate în vederea unei armonizări complete a cerințelor tehnice aplicabile autovehiculelor urmăresc, în special, să asigure un nivel ridicat de siguranță rutieră, de protecție a sănătății și a mediului, o utilizare rațională a energiei și o protecție eficientă împotriva utilizării neautorizate. Chiar dacă Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) și o serie de instanțe inferioare exclud caracterul de protecție a terților al acestor dispoziții, instanța de trimitere consideră, dată fiind semnificația juridică a certificatului de conformitate prin referire la alte versiuni lingvistice ale directivei, că există motive în favoarea admiterii unui caracter de protecție individuală al dispozițiilor menționate.

- 30 În măsura în care reclamanta dispune de un drept la repararea prejudiciului, se pune în continuare problema calculării prejudiciului. În această privință, trebuie să se stabilească în special dacă la prețul de vânzare plătit de cumpărător trebuie să se calculeze o dobândă și dacă cumpărătorul trebuie să plătească o despăgubire pentru utilizarea vehiculului. În funcție de aceste elemente se stabilește întinderea acoperirii daunei care trebuie acordată reclamantei, asupra căreia instanța de trimitere este chemată să se pronunțe.
- 31 În Hotărârea din 17 aprilie 2008, *Quelle*, C-404/06, EU:C:2008:231, Curtea de Justiție a precizat că Directiva 1999/44/CE [privind anumite aspecte ale vânzării de bunuri de consum și garanțiile conexe] se opune unei reglementări naționale potrivit căreia, în cazul livrării unui bun neconform, vânzătorul are dreptul la o despăgubire pentru utilizarea acestuia până la noua livrare. În cazurile în care, precum în speță, este în discuție restituirea ca urmare a anulării cumpărării unui autovehicul, recuperarea judiciară a creanțelor efectuată de producătorul vehiculului poate avea drept consecință faptul că durata procedurii atinge amploarea utilizării economice totale a autovehiculului. Acest lucru ar scuti producătorul în mod injust. De asemenea, efectul util al Regulamentului nr. 715/2007 susține excluderea, ca măsură disuasivă, a imputării avantajului, cel puțin în cazul unui prejudiciu cauzat din culpă și contrar bunelor moravuri. În plus, instanța de trimitere ridică de asemenea problema dacă cerința unei sancțiuni efective și disuasive nu impune ca, restituirea ca urmare a anulării cumpărării, producătorul să fie obligat să ramburseze cu dobândă cuantumul prețului de vânzare.
- 32 Potrivit instanței de trimitere, dreptul la despăgubire al reclamantei ar fi *de facto* golit de conținut în cazul în care avantajele de utilizare a căror existență continuă prin utilizarea autovehiculului ar fi imputate, diminuând astfel, din ce în ce mai mult, despăgubirea. Aceasta ar constitui de asemenea o încălcare a cerinței unor sancțiuni disuasive.
- 33 Aprobarea acoperirii daunei depinde de clarificarea admisibilității ferestrei termice și de efectul de sancționare al normelor Uniunii. În această privință, instanța de trimitere este conștientă de faptul că, pentru a se pronunța o condamnare în cadrul unei acțiuni în garanție, este suficient să existe o probabilitate a unui rezultat pozitiv al litigiului cel puțin la fel de mare ca cea a unui rezultat negativ. Totuși, în speță, întrucât chestiunile care sunt decisive pentru soluționarea litigiului nu au făcut, până în prezent, obiectul unei trimiteri preliminare la Curtea de Justiție, instanța se consideră în măsură să pronunțe o hotărâre definitivă de probabilitate numai după ce Curtea a răspuns la întrebările preliminare.
- 34 În funcție de răspunsul la întrebările preliminare care derivă, în cascadă, unele din altele, trebuie să se stabilească dacă – și, dacă este cazul, în ce măsură – reclamantei trebuie să i se acorde aprobarea acoperirii daunei.