



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene
COMUNICAT DE PRESĂ nr. 162/21
Luxemburg, 23 septembrie 2021

Concluziile avocatului general în cauzele C-128/20
GSMB Invest, C-134/20 Volkswagen și C-145/20 Porsche Inter Auto et
Volkswagen

Potrivit avocatului general Rantos, instalarea unui software integrat care modifică, în funcție de temperatura exterioară și altitudine, nivelul emisiilor de gaze poluante provenind de la vehicule contravine dreptului Uniunii și un astfel de vehicul nu este conform cu contractul de vânzare în sensul Directivei 1999/44

Un astfel de dispozitiv nu se poate justifica prin protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și prin funcționarea în siguranță a vehiculului, dacă acesta servește în principal la menajarea unor componente precum supapa EGR, răcitorul EGR și filtrul de particule diesel

Conștientizarea crescută a importanței protecției mediului în cadrul Uniunii Europene se manifestă, printre altele, prin intenția de a limita emisiile de poluanți. În acest sens, autovehiculele au făcut obiectul unei reglementări din ce în ce mai constrângătoare în special odată cu adoptarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007¹ privind omologarea de tip a autovehiculelor.

Prezentele trei cauze privesc cumpărarea de autovehicule echipate cu un software care, în raport cu anumite condiții de temperatură și de altitudine privind circulația, limitează reducerea emisiilor de oxid de azot (NOx).

Astfel, în cazul vehiculului care face obiectul primei cauze (C-128/20), în urma actualizării software-ului integrat în calculatorul pentru controlul motorului, sistemul de control al emisiilor este dezactivat la o temperatură exterioară situată sub 15°C, precum și la o temperatură exterioară de peste 33°C și la o înălțime de 1 000 de metri deasupra nivelului mării (denumită în continuare „fereastra termică”). În afara acestei ferestre, într-o marjă de 10°C și de peste 1 000 de metri înălțime, pe un parcurs de 250 metri, această rată [de recirculare a gazelor de eșapament] este redusă în mod linear la 0, ceea ce determină o creștere a emisiilor de NOx peste valorile-limită stabilite de Regulamentul nr. 715/2007.

Vehiculele care fac obiectul celei de a doua (C-134/20) și de a treia (C-145/20) cauze au de asemenea un software care asigură funcționarea sistemului de recirculare a gazelor de eșapament în funcție de fereastra termică.

Acesta este contextul în care Landesgericht Klagenfurt (Tribunalul Regional din Klagenfurt, Austria), Landesgericht Eisenstadt (Tribunalul Regional din Eisenstadt, Austria) și Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) au decis să solicite Curții de Justiție să stabilească în esență dacă un software de acest tip constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul Regulamentului nr. 715/2007. În cazul unui răspuns afirmativ, aceste instanțe solicită să se stabilească dacă acest software poate fi autorizat în temeiul excepțiilor de la interzicerea unor asemenea dispozitive, astfel cum sunt prevăzute de acest regulament.

În concluziile prezentate în această zi, avocatul general Athanasios Rantos amintește mai întâi că, prin Hotărârea din 17 decembrie 2020², Curtea s-a pronunțat pentru prima dată asupra interpretării

¹ 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).

² Hotărârea Curții din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pe motor diesel), [C-693/18](#) (a se vedea de asemenea CP nr. [170/20](#)).

dispoziției în discuție. Cauza care a stat la baza pronunțării acestei hotărâri privea autovehicule echipate cu un software care avea ca obiect denaturarea rezultatelor controalelor de emisie de gaze poluante, în special de NOx. În respectiva hotărâre, Curtea a statuat că reprezintă un „dispozitiv de manipulare” un dispozitiv care măsoară orice parametru legat de desfășurarea procedurilor de omologare prevăzute de regulamentul menționat în scopul îmbunătățirii performanței, în cadrul acestor proceduri, a sistemului de control al emisiilor și pentru a obține astfel omologarea vehiculului, chiar dacă o asemenea îmbunătățire poate fi observată, punctual, și în condiții normale de utilizare a vehiculului.

Pentru a stabili dacă software-ul în cauză constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul Regulamentului nr. 715/2007, avocatul general efectuează o analiză a funcționării sale în cursul „utilizării normale” a vehiculelor în cauză, care, în opinia sa, nu face trimitere condițiile prevăzute de noul ciclu european de conducere (NEDC – New European Driving Cycle), ci la condițiile reale de conducere.

În această privință, avocatul general constată că fereastra termică nu este reprezentativă pentru condițiile reale de conducere, din moment ce statisticile oficiale indică faptul că, în Austria și în Germania, precum și în alte state membre, temperaturile medii pentru anii 2017-2019 s-au situat în mod clar sub 15°C. În plus, ținând cont de relieful Austriei și al Germaniei, autovehiculele circulă aici foarte adesea la peste 1 000 de metri înălțime.

Acesta a tras de aici concluzia că **software-ul în discuție reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculelor având drept consecință faptul că acesta constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul Regulamentului nr. 715/2007.**

Avocatul general amintește în continuare că acest regulament prevede excepții de la interzicerea unui dispozitiv de manipulare, în special atunci când necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului.

În această privință, avocatul general subliniază că legiuitorul Uniunii a făcut clar distincție între, pe de o parte, motorul vizat de această excepție și, pe de altă parte, sistemul de control al poluării, care include sistemul de recirculare a gazelor de eșapament (EGR). Astfel, potrivit avocatului general, **un dispozitiv de manipulare care servește în principal la menajarea unor componente precum supapa EGR, răcitorul EGR și filtrul de particule diesel nu intră sub incidența excepției de la interzicerea unor astfel de dispozitive**, din moment ce funcționarea acestor elemente nu afectează protecția motorului.

De altfel, legalitatea unui astfel de dispozitiv nu depinde de aspectul dacă acesta echipa vehiculul în discuție de la momentul fabricării sau dacă a fost instalat ulterior.

În plus, în cadrul unei omologări CE de tip, vehiculele trebuie să respecte cerințele prevăzute de dreptul Uniunii, în special cele referitoare la dispozitivele de manipulare. Dacă situația nu este aceasta, vehiculele respective nu dispun de un certificat de conformitate exact eliberat de producător și vânzarea sau înmatricularea nu sunt autorizate.

Astfel, potrivit avocatului general, **din moment ce un consumator mediu, normal informat și suficient de atent și de avizat se poate aștepta ca cerințele normative să fie respectate, vehiculul în cauză nu este conform cu contractul de vânzare, în sensul Directivei 1999/44³** chiar și în lipsa unor clauze contractuale specifice. Astfel, în lipsa unui certificat de conformitate exact, vehiculul în cauză nu corespunde „descrierii date de vânzător”, nu este „corespunzător” scopului special pentru care consumatorul [îl] solicită și nu este „corespunzător” scopurilor pentru care bunurile de același tip se utilizează în mod normal”, în sensul Directivei 1999/44, chiar dacă respectivul vehicul dispune de o omologare CE de tip valabilă.

³ 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).

În sfârșit, o neconformitate constând în existența, în vehiculul în cauză, a unui dispozitiv de manipulare interzis nu poate fi considerată „minoră” nici în cazul în care, presupunând că consumatorul ar fi avut cunoștință de existența și de modul de funcționare a acestui dispozitiv, ar fi cumpărat totuși acest vehicul. În aceste condiții, consumatorul nu este privat de dreptul de a solicita rezoluțiunea contractului în temeiul Directivei 1999/44.

MENTIUNE: Concluziile avocatului general nu sunt obligatorii pentru Curtea de Justiție. Misiunea avocaților generali este de a propune Curții, în deplină independență, o soluție juridică în cauza care le este atribuită. Judecătorii Curții urmează să delibereze în această cauză. Hotărârea va fi pronunțată la o dată ulterioară.

MENTIUNE: Trimiterea preliminară permite instanțelor din statele membre ca, în cadrul unui litigiu cu care sunt sesizate, să adreseze Curții întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii sau la validitatea unui act al Uniunii. Curtea nu soluționează litigiul național. Este de competența instanței naționale să soluționeze cauza conform deciziei Curții. Această decizie este obligatorie, în egală măsură, pentru celelalte instanțe naționale care sunt sesizate cu o problemă similară.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

Textul integral al concluziilor (cauzele [C-128/20](#), [C-134/20](#) și [C-145/20](#)) se publică pe site-ul CURIA în ziua lecturii.

Persoana de contact pentru presă: Corina-Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 4303 5536

Imagini de la prezentarea concluziilor sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106