



## COMUNICAT DE PRESĂ nr. 124/22

Luxemburg, 14 iulie 2022

Hotărârile Curții în cauzele C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen și C-145/20 | Porsche Inter Auto și Volkswagen

### **Un software instalat pe vehicule diesel, ce reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în cazul unor temperaturi normale în cea mai mare parte a anului, constituie un dispozitiv de manipulare interzis**

*Întrucât o astfel de neconformitate a vehiculului nu este minoră, rezoluția contractului de vânzare a vehiculului nu este de principiu exclusă*

Unii cumpărători de vehicule marca Volkswagen, echipate cu un software ce reduce recircularea gazelor poluante ale vehiculului în funcție, printre altele, de temperatura detectată, solicită instanțelor austriece anularea contractelor lor de vânzare încheiate între anii 2011 și 2013.

Potrivit celor arătate de instanțele amintite, acest software garantează respectarea valorilor-limită stabilite la nivelul Uniunii pentru emisiile de oxid de azot (NOx) numai atunci când temperatura exterioară se situează între 15 și 33 de grade Celsius (denumită în continuare „fereastra termică”). În afara acestei ferestre termice, rata de recirculare a gazelor de eșapament (EGR) este redusă linear până la 0, ceea ce determină o depășire a valorilor-limită.

Această fereastră termică este rezultatul unei actualizări a software-ului vehiculelor în discuție, efectuată de Volkswagen în scopul de a înlocui un software interzis din perspectiva dreptului Uniunii. Oficiul Federal pentru Circulația Autovehiculelor din Germania a autorizat această actualizare, întrucât a concluzionat că nu includea un dispozitiv de manipulare interzis.

Curtea Supremă din Austria, Tribunalul Regional din Eisenstadt și Tribunalul Regional din Klagenfurt au adresat Curții mai multe întrebări referitoare la legalitatea unei asemenea ferestre termice și la eventualele drepturi ale cumpărătorilor, fiind vorba despre consumatori potrivit reglementării în vigoare la data faptelor.

Prin hotărârile sale din această zi, Curtea constată că **un dispozitiv care garantează respectarea valorilor-limită la emisiile de oxid de azot numai în fereastra termică constituie un dispozitiv de manipulare interzis în principiu de articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007<sup>1</sup>.**

Curtea subliniază în această privință, pe de o parte, că temperaturile ambientale mai mici de 15 grade Celsius sunt obișnuite pe teritoriul Uniunii. Pe de altă parte, valorile-limită la emisii stabilite la nivelul Uniunii trebuie să fie respectate chiar și atunci când temperaturile sunt net inferioare celei de 15 grade Celsius. Prin urmare, un software precum cel în cauză reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții de utilizare normale.

<sup>1</sup> 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).

Simplul fapt că acest dispozitiv contribuie la menajarea sau protejarea unor componente distincte ale motorului, precum supapa EGR, răcitorul EGR și filtrul de particule diesel, nu îi conferă totuși un caracter legal.

**Situația ar putea fi diferită în cazul în care s-ar stabili că acest dispozitiv răspunde strict necesității de a evita riscurile imediate de deteriorare sau de accident la motor, cauzate de o disfuncționalitate a uneia dintre aceste componente, de o asemenea gravitate încât generează un pericol concret la momentul conducerii vehiculului** echipat cu dispozitivul respectiv. O astfel de „necesitate” există doar atunci când, la momentul omologării CE de tip a acestui dispozitiv sau a vehiculului echipat cu acest dispozitiv, nicio altă soluție tehnică nu permite evitarea unor astfel de riscuri. **Revine instanțelor de trimitere sarcina de a verifica dacă aceasta este situația în ceea ce privește dispozitivul de manipulare cu care sunt echipate vehiculele în cauză.** Curtea reamintește însă în acest context că scopul exclusiv al protejării motorului împotriva ancrasării și a îmbătrânirii nu poate justifica instalarea dispozitivului de manipulare<sup>2</sup>.

În orice caz, chiar dacă necesitatea descrisă mai sus ar exista, **dispozitivul de manipulare este interzis în cazul în care acesta ar trebui să funcționeze, în condiții normale de circulație, în cea mai mare parte a anului.** Astfel, a accepta un astfel de dispozitiv ar putea determina ca excepția să fie aplicată mai des decât interdicția și ar aduce deci o atingere disproporționată însuși principiului limitării emisiilor de oxid de azot.

Curtea precizează de altfel că împrejurarea că un dispozitiv de manipulare a fost instalat după punerea în exploatare a unui vehicul nu este relevantă pentru a se aprecia dacă acest dispozitiv este interzis.

**În ceea ce privește drepturile consumatorilor în cazul în care au achiziționat un bun neconform cu contractul,** reglementarea europeană aplicabilă la data faptelor, și anume Directiva 1999/44<sup>3</sup>, prevedea posibilitatea ca un consumator să solicite vânzătorului repararea bunului sau înlocuirea lui, cu condiția ca acest lucru să nu fie imposibil sau disproporționat. Numai dacă respectivul consumator nu are dreptul nici la reparație, nici la înlocuire sau dacă vânzătorul nu a pus în aplicare una dintre aceste modalități de despăgubire într-un termen rezonabil sau fără niciun inconvenient major pentru consumator, acesta din urmă poate solicita o reducere adecvată a prețului sau rezoluțiunea contractului. Totuși, rezoluțiunea este exclusă dacă neconformitatea bunului este minoră.

**Curtea constată în această privință că un vehicul nu prezintă calitatea care este normală pentru bunurile de același tip la care consumatorul se poate aștepta în mod rezonabil și nu este deci conform cu contractul în cazul în care acest vehicul, deși dispune de o omologare CE de tip valabilă și poate fi, în consecință, utilizat în circulația rutieră, este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis.**

În plus, **o astfel de neconformitate nu poate fi considerată „minoră”,** chiar dacă, presupunând că acest consumator a avut cunoștința de existența și funcționarea dispozitivului respectiv, el ar fi cumpărat totuși acest vehicul. În consecință, rezoluțiunea contractului nu este de principiu exclusă.

**MENȚIUNE:** 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.

<sup>2</sup> A se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), [C-693/18](#) (a se vedea CP [nr. 170/20](#)).

<sup>3</sup> 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).

Textul integral și rezumatul hotărârilor ([C-128/20](#), [C-134/20](#) și [C-145/20](#)) se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Corina-Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 4303 4293

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

**Rămâneți conectați!**

