

Cauza C-592/23**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

26 septembrie 2023

Instanța de trimitere:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data deciziei de trimitere:

6 septembrie 2023

Reclamanți:

LK

AK

Pârât:

Volkswagen AG

Obiectul procedurii principale

Plata sumei de 20 532 de euro și dobânzi, precum și restituirea costurilor în schimbul înapoierii unui vehicul din cauza existenței unui dispozitiv de manipulare interzis, respectiv plata de daune interese.

Obiectul și temeiul juridic al cererii de decizie preliminară

Interpretarea dreptului Uniunii și a Regulamentului nr. 83 CEE-ONU; articolul 267 TFUE

Întrebările preliminare

1) Articolul 2 punctul 6 și punctul 3.13.4. din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 de punere în aplicare [coroborat cu articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) 715/2007] trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv pentru

controlul poluării (program de comandă pentru regenerarea catalizatorului de stocare în ciclul de pregătire), care este considerat un sistem de regenerare continuă întrucât are loc o regenerare (proces antipoluare) cel puțin o dată la o încercare de tipul 1 după ce dispozitivul s-a regenerat deja cel puțin o dată în timpul ciclului de pregătire a vehiculului (Precon sau preconditionare), trebuie considerat dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007?

2. a) Articolul 5 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 [coroborat cu articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, cu articolul 2 punctul 6 și cu punctul 3.13.4. din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008] trebuie interpretat în sensul că un astfel de dispozitiv de manipulare este (după caz) permis întrucât condițiile sunt respectate în esență în procedura relevantă de încercare a emisiilor?

b) Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 [coroborat cu articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, cu articolul 2 punctul 6 și cu punctul 3.13.4. din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008] trebuie interpretat în sensul că un astfel de dispozitiv de manipulare este (după caz) permis dacă eficiența relevantă din punctul de vedere al emisiilor din timpul procedurii de încercare (testul de omologare) se regăsește în 80 % din cazurile normale de circulație (din timpul funcționării reale)?

3) Punctul 2.20. din Regulamentul CEE-ONU și punctul 3 din anexa 13 la acest regulament [coroborate cu punctul 3.13.1. din anexa III și cu articolul 2 punctul 6 din Regulamentul (CE) nr. 692/2008] trebuie interpretate în sensul că precizarea de la punctul 3 a doua teză din anexa 13 la Regulamentul CEE-ONU, conform căruia comutatorul (pentru împiedicarea sau facilitarea procesului de regenerare) poate fi acționat în timpul ciclurilor de preconditionare numai pentru împiedicarea regenerării, este relevantă exclusiv în procedura specială de încercare prevăzută în anexa 13 la Regulamentul CEE-ONU și astfel pentru încercarea privind emisiile unui vehicul cu sistem de regenerare periodică, dar nu și ale unui vehicul cu sistem de regenerare continuă?

Dispoziții de drept al Uniunii invocate

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 2 punctul 6 și punctele 3.13.1. și 3.13.4 din anexa III.

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 și articolul 5 alineatul (1) și alineatul (2) litera (c)

Dispoziții naționale invocate

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil general, denumit în continuare „ABGB”), articolul 874 și articolul 1295 alineatul (2)

Dispoziții de drept internațional invocate

Regulamentul nr. 83 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește emisia de gaze poluante în conformitate cu cerințele privind combustibilul; punctul 2.20, precum și punctul 3 din anexa 13

Prezentare pe scurt a situației de fapt și a procedurii principale

- 1 Reclamanții au cumpărat la 3 aprilie 2015, de la un comerciant de autovehicule, un vehicul ușor pentru pasageri nou, VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG, fabricat de pârât, la prețul de 26 100 de euro. Vehiculul este echipat cu un motor tip EA 288 (CSNOx EU-6); pentru vehicul este relevantă norma de poluare Euro 6. Datorită dotărilor constructive și tehnice de programare, acest motor nu este afectat de problemele referitoare la valorile NOx ale seriei de motoare EA 189 (EU 5). Există în continuare omologarea UE de tip.
- 2 Ca măsură antipoluare, vehiculul este dotat cu un sistem de recirculare a gazelor de evacuare de joasă tensiune (EGR-JT). Sistemul de recirculare a gazelor de evacuare se folosește pentru reducerea emisiilor de oxizi de azot în interiorul motorului. Vehiculul are o fereastră termică pentru temperaturi exterioare cuprinse între -24 de grade Celsius și +70 de grade Celsius. Instalarea acestei ferestre termice este necesară din punct de vedere termic pentru durabilitatea supapei EGR, a răcitorului EGR și a clapetei răcitorului EGR, precum și pentru filtrul de particule diesel și pentru turbocompresor.
- 3 Părțile sunt de acord că nu este vorba despre un dispozitiv de manipulare care este în orice caz interzis (independent de aspectul privind protecția motorului în cazul dat) în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, deoarece funcționează în cea mai mare parte a anului condiționat de temperaturile exterioare predominante.
- 4 Prin reducția continuă a EGR în cadrul ferestrei termice cresc implicit și valorile NOx din interiorul motorului. Pentru menținerea la un nivel cât mai redus posibil a emisiilor poluante, în vehicul este montat un catalizator de stocare a oxizilor de azot (CSNOx). Acest catalizator poate stoca chimic 50-70 % din oxizii de azot în

timpul deplasării obișnuite. Acesta trebuie să fie regenerat regulat prin ardere pentru a-și menține capacitatea de funcționare. Regenerarea durează aproximativ 3-10 secunde și are loc diferit, în funcție de producător, la intervale de 5-10 km în timpul funcționării. În cazul vehiculului din speță, regenerarea are loc aproximativ la fiecare 5 km sau la saturarea completă a catalizatorului. În timpul regenerării, emisiile de NOx cresc pentru scurt timp (3-10 secunde).

- 5 În vehiculul din speță este montat un „Precon” (precondiționare) cu recunoașterea curbei de viteză. Acest program de comandă recunoaște când vehiculul este pregătit pentru măsurarea emisiilor pe standul de încercare. În acest caz se declanșează o regenerare a catalizatorului, independent de kilometrii parcurși de la ultima regenerare și de gradul de saturație a catalizatorului. Prin aceasta se asigură că ciclul de încercare propriu-zis începe totdeauna cu catalizatorul regenerat.
- 6 La verificarea valorilor de emisii pe standul de încercare, printr-un ciclu de încercare (NEFZ) standardizat, se simulează un anumit comportament de mers al vehiculului, în conformitate cu cerințele europene privind încercările, care, într-un interval de 1,180 secunde și pe o distanță de circa 11 km, corespunde fazelor de accelerare, de mers constant și de decelerare din interiorul și exteriorul localităților. Datorită Precon, la o deplasare simulată pe o distanță de peste 11 km are loc întotdeauna de două ori, niciodată de trei ori, o regenerare a catalizatorului și o creștere implicită, pentru scurt timp, a poluanților. Aceasta nu corespunde totdeauna proceselor din timpul funcționării reale, deoarece o deplasare pe o distanță de 11 km poate fi începută și cu catalizatorul aproape saturat. Din punct de vedere pur aritmetic, în cazul intervalelor de regenerare de 5 km pe o distanță de 11 km, regenerarea are loc de 2,2 ori în timpul funcționării reale. Fără recunoașterea curbei de viteză în Precon, regenerarea poate avea loc și de trei ori în timpul unui ciclu de încercare; din punct de vedere strict aritmetic, regenerarea are loc în unul din cinci cazuri.
- 7 Reclamantii solicită (cu titlu principal) plata sumei de 20 532 de euro și dobânzi, precum și restituirea costurilor în schimbul înapoierii vehiculului. Ei afirmă că motorul montat este prevăzut cu un dispozitiv de manipulare interzis.
- 8 Prima instanță a admis parțial acțiunea, reținând că motorul în discuție de tip EA 288 nu este prevăzut cu un dispozitiv de manipulare interzis. Totuși, aprecierea pe standul de încercare este diferită în cazul sistemului instalat de recunoaștere curbei de viteză (Precon), deoarece diferențierea independentă de comportamentul în timpul deplasării nu are în cazul regenerării în modul de încercare, pe de o parte, și în timpul funcționării reale, pe de altă parte, scopul de a preveni pericolele, chiar dacă din punct de vedere strict tehnic nu se „decuplează” nimic.
- 9 Instanța de apel a respins acțiunea în totalitate. A constatat că nu este vorba despre un dispozitiv de manipulare interzis:
- 10 Privit izolat, programul Precon poate fi considerat un dispozitiv de manipulare (interzis) întrucât, din cauza regenerării catalizatorului, premergătoare încercării,

se modifică un parametru al sistemului de control al emisiilor într-o măsură care „i-ar putea” diminua eficiența. O reducere în acest sens nu este însă în niciun caz obligatorie, deoarece regenerarea catalizatorului poate avea loc și în timp real, la finalul ultimei deplasări efectuate înaintea încercării, astfel încât deplasarea reală ulterioară este de asemenea începută cu catalizatorul curățat, ceea ce corespunde unei deplasări de încercare conform Precon pe standul de încercare. În acest caz, condițiile ar fi exact aceleași din ciclul de încercare, deoarece în ambele cazuri se începe cu catalizatorul curățat.

- 11 În drept este însă decisiv faptul că, potrivit articolului 2 punctul 6 din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 (coroborat cu punctul 3.13 din anexa III la acest regulament și cu punctul 3 din anexa 13 la Regulamentul CEE-ONU), aplicabil în speță, este prevăzut atât un sistem de regenerare periodică, cât și un sistem de regenerare continuă; pentru acesta din urmă nu este necesară o procedură specială de încercare. Aceste dispoziții relevă faptul că instalarea unor asemenea sisteme este permisă, ceea ce este valabil în cazul concret pentru regenerarea în cadrul pregătirii vehiculului pentru ciclul de încercare, cu condiția ca în timpul încercării să mai aibă loc, cel puțin o dată, o regenerare. Prin regenerarea în Precon se asigură că, în ciclul de încercare, la emisiile eliberate în acest ciclu nu se mai adaugă alte valori NOx stocate în catalizator în timpul unei deplasări anterioare, deoarece acest lucru înseamnă o denaturare a valorilor înregistrate.
- 12 Reclamanții au formulat recurs împotriva acestei hotărâri și solicită admiterea acțiunii.
- 13 Prin memoriul său în răspuns, pârâtul solicită respingerea recursului părții adverse, iar, cu titlu subsidiar, anularea recursului.

Argumentele esențiale ale părților din procedura principală

- 14 Reclamanții critică faptul că au fost programate două dispozitive de manipulare, respectiv unul care depinde de temperatură și, concomitent, altul care depinde de standul de încercare sau de funcționarea reală. Ei afirmă că au fost induși în eroare prin manipularea intenționată a reprezentantului pârâtului, motiv pentru care au dreptul să fie repuși în situația anterioară prin plata de daune interese. Pârâtul răspunde de asemenea delictual din cauza prejudiciului cauzat contrar bunelor moravuri.
- 15 În replică, pârâtul susține că motorul în discuție de tip EA 288 nu este prevăzut cu niciun dispozitiv de manipulare (interzis). Domeniul de temperatură al ferestrei termice este atât de larg încât sistemul de recirculare a gazelor de evacuare funcționează în proporție de 100 % în Austria. Pentru obținerea unor valori măsurate comparabile, sistemul de recunoaștere a curbei de viteză din Precon asigură că regenerarea catalizatorului de stocare a oxizilor de azot, care are loc în general odată la 5 km, are loc în timpul condiționării, pentru ca ciclul de încercare să fie reprezentativ.

Prezentare pe scurt a motivelor trimiterii preliminare

- 16 În procedura de recurs este îndoielnic dacă Precon cu recunoașterea curbei de viteză instalat (un program de comandă pentru regenerarea catalizatorului în ciclul de încercare) este un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 coroborat cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.
- 17 1.1 Prima întrebare privește chestiunea dacă un sistem de regenerare continuă poate într-adevăr constitui (spre deosebire de un sistem de regenerare periodică) un dispozitiv de manipulare. Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Germania) consideră că Precon în discuție este un sistem de regenerare continuă. Potrivit constatărilor, sunt îndeplinite condițiile prevăzute pentru un sistem de regenerare continuă cuprinse atât la articolul 2 punctul 6 din Regulamentul (CE) nr. 692/2008, cât și la punctul 3.13.4 din anexa III la acest regulament.
- 18 1.2 La articolul 2 punctul 6 din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 (care are același conținut cu punctul 2.10. prima teză din Regulamentul CEE-ONU) se definește sistemul de regenerare periodică. La această dispoziție face trimitere punctul 3.13.4 din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008; prima teză corespunde punctului 2.10. a doua teză din Regulamentul CEE-ONU. A doua teză (care are același conținut cu punctul 2.10 a treia teză din Regulamentul CEE-ONU) definește sistemul de regenerare continuă ca formă specială a sistemului de regenerare periodică și prevede că pentru sistemul de regenerare continuă nu este necesară o procedură specială de încercare.
- 19 Este, prin urmare, necesar să se diferențieze între un sistem de regenerare periodică și un sistem de regenerare continuă. Particularitatea unui sistem de regenerare continuă rezidă în faptul că are loc o regenerare cel puțin o dată în timpul unei încercări de tipul 1 după ce s-a regenerat deja cel puțin o dată în timpul ciclului de pregătire a vehiculului.
- 20 Precizarea că sistemul de regenerare continuă nu necesită o procedură specială de încercare înseamnă că nu este aplicabil punctul 3 din anexa 13 la Regulamentul CEE-ONU [coroborat cu punctul 3.13.1. din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008]. Procedura de încercare conformă cu punctul 3 din anexa 13 la Regulamentul CEE-ONU este deci aplicabilă numai vehiculelor cu sistem de regenerare periodică, dar nu vehiculelor cu sistem de regenerare continuă. Aceste contexte sunt confirmate fără îndoială de (dispozițiile cu același conținut de la) punctul 2.20 din Regulamentul CEE-ONU. La acest punct se menționează expres că anexa 13 la Regulamentul CEE-ONU nu se aplică sistemelor de regenerare continuă. Pentru sistemul de regenerare continuă se aplică, așadar, procedura de încercare stabilită în anexa 4a la Regulamentul CEE-ONU. În acest caz, măsurătorile privind gazele de evacuare au loc numai în ciclul de încercare propriu-zis. În schimb, în cazul sistemelor de regenerare periodică există și alte cicluri de încercare (ciclu de pregătire, ciclu de regenerare).

- 21 1.3 Ținând seama de ficțiunea juridică de la punctul 3.13.4. a doua teză din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008, potrivit căreia forma specială descrisă a unui sistem de regenerare periodică se consideră sistem de regenerare continuă, pentru funcționarea de încercare (pe standul de încercare) trebuie să se considere că sistemul de regenerare funcționează continuu (neîntrerupt). Pentru măsurarea gazelor de evacuare nu se ține seama de comanda procesului de regenerare, astfel încât, în opinia Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă), trebuie să se pornească de la premisa că modul de funcționare a motorului (și eficiența sa) este același (unitar) și relevant pentru măsurătoare.
- 22 Dacă, ținând seama de ficțiunea juridică descrisă, modul de funcționare unitar al motorului este valabil pentru funcționarea de încercare, acesta trebuie să fie valabil și pentru funcționarea reală, deoarece o comparație concludentă cu funcționarea reală (care are consecințe juridice defavorabile în cazul modificărilor relevante din punctul de vedere al emisiilor) este posibilă numai dacă există aceleași premise în legătură cu modul de funcționare al sistemului de control al emisiilor. Pentru acest motiv, este evident că, în cazul unui sistem de regenerare continuă, trebuie să se pornească de la premisa unui sistem de regenerare care funcționează neîntrerupt și pentru funcționarea reală.
- 23 Aceasta ar însemna că printr-un sistem de regenerare continuă nu este activată, modificată, întârziată sau dezactivată funcționarea niciunei părți din sistemul de control al emisiilor care ar reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în timpul funcționării reale. Dacă se urmează această logică, un astfel de sistem de regenerare continuă nu constituie un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.
- 24 2.1 Întrebările 2. a) și 2. b) se referă la existența unui motiv justificativ chiar și pentru situația în care s-ar considera că există un dispozitiv de manipulare.
- 25 2.2 Articolul 5 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 prevede expres un motiv justificativ pentru cazul în care, în pofida dispozitivului de manipulare, sunt respectate în esență condițiile pentru procedura de încercare respectivă. Punctul 3.13.4 din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 prevede expres utilizarea unui Precon (program de comandă pentru regenerarea catalizatorului în ciclul de pregătire) și stabilește că în anumite condiții din cazul dat sistemul de regenerare este considerat sistem de regenerare continuă, ceea ce înseamnă că este necesar să se realizeze o încercare de tipul 1. Condițiile de încercare în discuție în speță prevăd pentru aplicarea unui anumit test de omologare (tipul 1) că, în timpul ciclului de pregătire, trebuie să aibă loc cel puțin o dată regenerarea dispozitivului pentru controlul poluării (catalizatorul). Dacă această condiție este prevăzută de normele care stabilesc procedura de încercare relevantă, este necesar să fie îndeplinită și cerința pentru excepția prevăzută la articolul 5 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.
- 26 2.3 Potrivit articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, componentele care influențează emisiile trebuie să asigure că vehiculul respectă

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în condiții de utilizare normală, în special valorile-limită. În acest context, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a statuat în Hotărârea în cauza CLCV, C-693/18, punctul 99, că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un program informatic care modifică nivelul emisiilor provenind de la vehicule în funcție de condițiile de conducere pe care le detectează și garantează respectarea valorilor-limită la emisii numai atunci când aceste condiții corespund celor aplicate în cadrul procedurilor de omologare constituie un dispozitiv de manipulare, chiar dacă îmbunătățirea performanței sistemului de control al emisiilor poate fi de asemenea observată, în mod punctual, în condiții normale de utilizare a vehiculului. Acest lucru înseamnă, *per a contrario*, că un dispozitiv de manipulare trebuie să fie permis dacă același comportament privind emisiile din ciclul de încercare există în cea mai mare parte sau în majoritatea cazurilor și în timpul funcționării reale.

- 27 Acest caz se regăsește în privința Precon de analizat. Potrivit constatrilor, în timpul ciclului de încercare propriu-zis regenerarea are loc de două ori, câtă vreme în timpul funcționării reale, regenerarea are loc, din punct de vedere pur aritmetic – în intervalele de regenerare date de 5 km pe o distanță (comparabilă cu ciclul de verificare) de 11 km –, de 2,2 ori. În timpul funcționării reale, regenerarea poate avea astfel loc și de trei ori, și anume, din punct de vedere strict aritmetic, în unul din cinci cazuri. Pornind de la acest fapt, în timpul funcționării reale (spre deosebire de funcționarea din timpul încercării) nu se pot prezuma în niciun caz trei regenerări regulate. Acestea sunt posibile în funcție de nivelul de încărcare a catalizatorului, însă sunt mult mai dese – în 80 % din cazuri – numai două regenerări. În majoritatea cazurilor are loc, așadar, și în timpul funcționării normale, o regenerare a catalizatorului de așa manieră încât condițiile sunt aceleași ca în ciclul de încercare.
- 28 În cazul în care dispozitivul pentru controlul poluării (catalizatorul) are o eficiență de 80 % în timpul funcționării reale ca și în timpul încercării, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) consideră că nu se poate reține că reducerea emisiilor se poate observa numai punctual și în timpul funcționării reale.
- 29 **3.** A treia întrebare se referă la obiecția reclamantului potrivit căreia Precon constituie un sistem de regenerare continuă, întrucât comutatorul existent pentru împiedicarea sau facilitarea procesului de regenerare în timpul ciclului de pregătire este acționat pentru a declanșa regenerarea catalizatorului, iar nu doar pentru împiedicarea sa. El susține că acest lucru este interzis în conformitate cu punctul 3 din anexa 13 la Regulamentul CEE-ONU (a se vedea și punctul 3.2.3.).
- 30 Punctul 3 din anexa 13 la Regulamentul CEE-ONU se aplică pentru un sistem de regenerare periodică (cu procedurile speciale de încercare conform anexei 13 la Regulamentul CEE-ONU), dar nu și pentru un sistem de regenerare continuă (încercare de tipul 1 conform anexei 4a la Regulamentul CEE-ONU). Pentru sistemul de regenerare continuă, punctul 3.13.4 din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 (care are același conținut cu punctul 2.20. a treia teză din

Regulamentul CEE-ONU) prevede în mod expres că și în timpul ciclului de pregătire trebuie să aibă loc cel puțin o dată regenerarea catalizatorului. Prin urmare, este prevăzut expres, fiind astfel nedăunător, faptul că această regenerare se declanșează voit și că ciclul de încercare propriu-zis începe deci cu catalizatorul gol.

DOCUMENT DE LUCRU