

Cauza C-308/23**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

17 mai 2023

Instanța de trimitere:

Landgericht Duisburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

26 aprilie 2023

Reclamant:

YV

Pârâtă:

Mercedes-Benz Group AG

Obiectul procedurii principale

Interpretarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 în ceea ce privește dispozitivele de manipulare interzise și manipulările pe standul de încercare în cazul vehiculelor diesel ușoare pentru pasageri

Obiectul și temeiul juridic al cererii de decizie preliminară

Interpretarea dreptului Uniunii, în special articolul 267 TFUE

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) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 715/2007”)

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) (JO 2007, L 263, p. 1) (denumită în continuare „Directiva 2007/46”)

Întrebările preliminare

1) Un element de proiectare dintr-un vehicul care măsoară temperatura, viteza vehiculului, turația motorului (RPM), raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul de modulării parametrilor procesului de ardere din motor în funcție de rezultatul acestei măsurători, poate să reducă eficiența sistemului de control al emisiilor în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 și să constituie astfel un dispozitiv de manipulare potrivit articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, în cazul în care modificarea parametrilor procesului de ardere realizată de elementul de proiectare pe baza rezultatului măsurătorii, pe de o parte, determină creșterea emisiilor unei anumite substanțe nocive, de exemplu emisiile de oxid de azot, dar, pe de altă parte, reduce în același timp emisiile unei alte sau unor alte substanțe nocive, de exemplu particulele, hidrocarburile, monoxidul de carbon și/sau dioxidul de carbon?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: care sunt condițiile în care, într-un asemenea caz, elementul de proiectare constituie un dispozitiv de manipulare?

3) Un sistem de control sau de comandă dintr-un vehicul care, prin modularea pe care o determină a parametrilor procesului de ardere crește, pe de o parte, emisiile unei anumite substanțe nocive, de exemplu emisiile de oxizi de azot, și reduce, pe de altă parte, emisiile uneia sau mai multor alte substanțe nocive, de exemplu emisiile de particule, de hidrocarburi, de monoxid de carbon și/sau dioxid de carbon, poate fi interzis, potrivit dreptului european, pentru alte motive decât cel referitor la prezența unui dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la a treia întrebare: în ce condiții există un asemenea caz?

5) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din acest regulament este permis și în cazul în care, deși nu este necesar pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau accidentelor, acesta asigură funcționarea în siguranță a vehiculului?

6) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: dispozițiile dreptului național care prevăd în sarcina exclusivă a cumpărătorului unui vehicul obligația de a dovedi existența unui dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 și, în plus, că nu există o situație de fapt pe

baza căreia un dispozitiv de manipulare de constatat este permis cu titlu de excepție în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, fără ca producătorul vehiculului să fie obligat să furnizeze informații în aceste sens în cadrul cercetării judecătorești, sunt contrare articolului 18 alineatul (1), articolului 26 alineatul (1) și articolului 46 din Directiva 2007/46, menționate în Hotărârea Curții din 21 martie 2023 (Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de vehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2023:229), în condițiile în care din aceste articole rezultă că, atunci când un vehicul are instalat un dispozitiv de manipulare interzis, cumpărătorul acestuia are dreptul la despăgubiri din partea producătorului vehiculului (a se vedea punctele 91 și 93 din hotărârea menționată)?

7) În cazul unui răspuns afirmativ la a șasea întrebare: care este modul de repartizare a sarcinii probei prevăzut de dreptul Uniunii în litigiul dintre cumpărătorul unui vehicul și producătorul acestuia cu privire la dreptul la despăgubiri al celui dintâi împotriva celui din urmă întemeiat pe existența unui dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 și pe existența unei situații de fapt pe baza căreia acest dispozitiv este permis cu titlu de excepție în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007? Părțile beneficiază de o sarcină a probei redusă sau au obligații în acest sens și, în caz afirmativ, care sunt acestea? În cazul în care există obligații, care sunt consecințele nerespectării lor?

8) În cazul unui răspuns afirmativ la a treia întrebare: dispozițiile dreptului național care prevăd în sarcina exclusivă a cumpărătorului unui vehicul obligația de a dovedi existența unui dispozitiv care, deși nu poate fi calificat drept dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, este interzis pentru alte motive, drept sistem de control sau de comandă, fără ca producătorul vehiculului să fie obligat să furnizeze informații în aceste sens în cadrul cercetării judecătorești, sunt contrare articolului 18 alineatul (1), articolului 26 alineatul (1) și articolului 46 din Directiva 2007/46, menționate în Hotărârea Curții din 21 martie 2023 (Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de vehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2023:229), în condițiile în care din aceste din urmă articole rezultă că, în cazul în care într-un vehicul este instalat un sistem de control sau de comandă interzis, cumpărătorul acestuia are dreptul la despăgubiri din partea producătorului vehiculului (a se vedea punctele 91 și 93 din hotărârea menționată)?

9) În cazul unui răspuns afirmativ la a opta întrebare: care este modul de repartizare a sarcinii probei prevăzut de dreptul Uniunii în litigiul dintre cumpărătorul unui vehicul și producătorul acestuia cu privire la dreptul la despăgubiri al celui dintâi împotriva celui din urmă întemeiat pe existența unui sistem de control sau de comandă interzis, de tipul celui menționat la a opta întrebare? Părțile beneficiază de o sarcină a probei redusă sau au obligații în acest sens și, în caz afirmativ, care sunt acestea? În cazul în care există obligații, care sunt consecințele nerespectării lor?

Dispozițiile de drept al Uniunii invocate

TFUE, în special articolul 267, precum și articolul 67 alineatele (1) și (4)

Regulamentul nr. 715/2007, în special articolul 3 punctul 10 și articolul 5 alineatul (2) a doua teză litera (a)

Directiva 2007/46, în special articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1), articolul 46 și articolul 3 punctul 36

Dispozițiile naționale invocate

Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil, denumit în continuare „BGB”)

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Regulamentul privind omologarea CE de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, denumit în continuare „EG-FGV”)

Situația de fapt și procedura

- 1 Reclamantul solicită despăgubiri în legătură cu așa-numitul „scandal diesel”.
- 2 Prin comanda din 14 septembrie 2016, reclamantul a achiziționat de la alt vânzător decât pârâta un vehicul marca Mercedes Benz (Mercedes E 220 BlueTec) (denumit în continuare „vehiculul în litigiu”).
- 3 Vehiculul era echipat cu un motor tip OM 651, care ar trebui să respecte cerințele normei de poluare Euro 6. Acest motor, precum și vehiculul reclamantului au fost fabricate de pârâtă. Vehiculul are în plus un catalizator cu reducere catalitică selectivă (denumit în continuare „catalizatorul SCR”) pentru post-tratarea gazelor de eșapament.
- 4 Reclamantul solicită, în esență, ca pârâta să fie obligată să îi plătească 21 841,66 euro și dobânzi în schimbul predării și transferului proprietății asupra vehiculului. Pârâta solicită respingerea acțiunii.

Argumentele reclamantului

- 5 Reclamantul susține că pârâta l-a prejudiciat intenționat și l-a indus în eroare contrar bunelor moravuri. În plus, el se poate întoarce împotriva pârâtei în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 6 alineatul (1) și cu articolul 27 din EG-FGV, precum și al Regulamentului nr. 715/2007 și al dispozițiilor Directivei 2007/46. Astfel, contrar certificatului de conformitate, vehiculul său nu respectă dreptul în vigoare al Uniunii Europene.

- 6 Vehiculul în litigiu este echipat cu cel puțin un dispozitiv de manipulare. Acesta recunoaște dacă vehiculul se află pe standul de încercare sau în condiții normale de conducere și controlează în consecință sistemul de post-tratare a gazelor de eșapament. Este prevăzut cu un dispozitiv de manipulare acționat termic, care reacționează la temperatura din exterior. De asemenea, este echipat cu un dispozitiv de recunoaștere a ciclului de demonstrație conform NEDC, deosebindu-l de condițiile normale de conducere.
- 7 Pe baza condițiilor de funcționare diferite, sistemul de comandă al motorului activează sau dezactivează autonom instalația de post-tratare a gazelor de eșapament. Singurul rol al dispozitivele de manipulare este de a menține valorile de emisii în condiții de încercare, în scopul obținerii omologării de tip, printre altele, prin modificarea ratei de recirculare a gazelor de eșapament.
- 8 Modul de funcționare a motorului diesel montat în vehiculul în litigiu este influențat de un software, care folosește datele obținute în urma măsurării temperaturii din exterior.
- 9 Pe standul de încercare temperatura este cuprinsă între 20° C și 30° C. Dacă temperaturile din exterior sunt mai mari sau mai mici decât în încăperea în care are loc încercarea, recircularea gazelor de eșapament este redusă sau chiar dezactivată (fereastră termică sau dispozitiv de manipulare acționat termic). În consecință, în condiții de funcționare normală, autovehiculul în litigiu are un nivel de emisii de oxizi de azot considerabil mai ridicat decât nivelul indicat de pârâtă pentru acest vehicul de serie.
- 10 De asemenea, pe standul de încercare, în vehiculul în litigiu este activă un așa-numit reglaj al punctului de temperatură stabilit al agentului de răcire. Acesta asigură, la recunoașterea NEDC, menținerea în mod artificial mai rece a motorului decât în condiții de funcționare normale, cu consecința că sunt respectate valorile-limită a oxizilor de azot. În schimb, în regim normal de funcționare pe șosea, această funcție nu este activă, astfel încât valorile-limită indicate au fost depășite.
- 11 Totodată, în cazul vehiculelor în care este montat același motor, clapetele de răcire se deschid, în regimul normal de funcționare, abia când temperatura agentului de răcire depășește 105° C. Pe standul de încercare însă clapetele se deschid deja când agentul de răcire depășește 69° C.
- 12 Întrucât vehiculul este dotat cu un catalizator SCR, gazele de eșapament sunt recirculate printr-un catalizator AdBlue, care transformă oxizii de azot în substanțe inofensive. În timpul rulării ciclului de demonstrație, unitatea de comandă recunoaște că vehiculul este pe standul de încercare și se amestecă o cantitate mai mare de AdBlue decât în regimul real de funcționare.
- 13 Pârâta a montat totodată în vehiculul său dispozitivele de manipulare Slipguard, BITI3, BITI4 și BIT 15 care fac de asemenea ca vehiculul să respecte valorile-limită pe bancul de încercare.

- 14 Conducerea și inginerii pârâtei cunoșteau că au fost montate dispozitive de manipulare în motoare, pe care le-a pus în circulație prin obținerea în mod fraudulos a autorizațiilor și a omologărilor.
- 15 Contractul de vânzare-cumpărare a vehiculului în litigiu este dezavantajos pentru reclamant, pentru că a achiziționat un vehicul care nu poate fi înmatriculat.
- 16 În consecință, ținând seama de kilometrii parcurși cu autovehiculul, el solicită despăgubiri în cuantumul indicat în capetele de cerere.

Argumentele pârâtei

- 17 Pârâta susține, printre altele, că vehiculul dispune de o omologare CE de tip valabilă în privința căreia nu există riscul să fie retrasă. Nu există nici riscul radierii vehiculului sau al revocării certificatului de omologare. Omologarea CE de tip infirmă ipoteza existenței unui dispozitiv de manipulare interzis.
- 18 Toate funcțiile criticate de reclamant lucrează în regimul normal de deplasare pe șosea în aceleași condiții ca pe standul de verificare.
- 19 Emisiile de oxizi de azot, pe de o parte, și emisiile celorlalți poluanți și consumul, pe de altă parte, sunt interdependente. Pentru acest motiv, o măsură de control a emisiilor duce fie la o reducere a emisiilor de oxizi de azot și, în consecință, și la o creștere a emisiilor celorlalți poluanți și a consumului, fie la o creștere a emisiilor de oxizi de azot și, totodată, la o reducere a celorlalte emisii de poluanți și a consumului.
- 20 Este necesar să se găsească un echilibru între emisiile de oxizi de azot și celelalte emisii ale motorului. Într-o exprimare foarte simplificată, acest lucru înseamnă că la temperaturi de ardere înalte motorul generează o cantitate mai mare de emisii de oxizi de azot, în timp ce emisiile de particule ale motorului apar la temperaturi de ardere mai scăzute, lucru valabil deopotrivă în cazul emisiilor de monoxid de carbon și de hidrocarburi.
- 21 Din condițiile diferite de generare a respectivelor emisii rezultă așa-numitul „trade-off” (compromis) între emisiile de oxizi de azot, pe de o parte, și emisiile celorlalți poluanți și consum, pe de altă parte.
- 22 Legiuitorul european recunoaște în mod expres necesitatea unui *trade-off* prin stabilirea unor valori mixte. Astfel, pentru emisiile de hidrocarburi ale vehiculelor cu motorină de exemplu nu există nicio valoare-limită izolată, ci o valoare-limită raportată la suma rezultată din cumularea emisiilor de hidrocarburi și a emisiilor de oxizi de azot, respectiv 230 mg/km de hidrocarburi (HC) și de NOx cumulate.
- 23 Faptul că sistemul de control al emisiilor se comportă diferit în condiții de funcționare diferite este condiționat de factori tehnico-fizici, întrucât *trade-off*-ul în cazul motorului încălzit este diferit de cel din cazul pornirii la cald a motorului.

- 24 Faptul că recircularea gazelor de eșapament a fost proiectată diferit pentru funcționarea „la rece” și „la cald” a motorului, nu înseamnă deci – dacă se ține seama de toate emisiile limitate de valorile-limită – că a fost redusă într-un sens sau în altul eficiența sistemului de control al emisiilor. Comparația dintre emisiile motorului „la rece” și cele ale motorului „la cald” nu este rațională din punct de vedere tehnic și, prin urmare, imposibilă.
- 25 La controlul recirculării gazelor de eșapament trebuie avut în vedere *trade-off*-ul între emisiile de particule și emisiile de oxizi de azot.
- 26 Controlul în funcție de temperatură al recirculării gazelor de eșapament este necesar și pentru a proteja motorul împotriva deteriorărilor.
- 27 Regenerarea filtrului de particule diesel este corelată cu un nivel ridicat de emisii de oxizi de azot și conduce în general la generarea unei cantități mai mari de emisii.
- 28 În timpul pornirii la cald a vehiculului, termostatul reglat pentru agentul de răcire poate reduce emisiile, în anumite condiții de funcționare. Reglarea termostatalui pentru agentul de răcire poate fi utilizată pentru a obține un comportament optim al motorului în privința emisiilor, performanței și consumului. Acest termostat realizează o compensare proporțional mai bună între emisiile de oxizi de azot și emisiile de particule.
- 29 Pentru raportul dintre emisiile de oxizi de azot și emisiile de particule, care, prin termostatul pentru agentul de răcire, este îmbunătățit relativ în timpul pornirii la cald a motorului, rolul esențial este jucat de temperatura redusă a componentelor și umplerea mai bună cu oxigen, la temperaturi mai reduse, a interiorului cilindrilor. După încălzirea motorului aceste influențe dispar. Utilizarea continuă a funcției nu ar avea în acest caz niciun efect sesizabil.
- 30 Clapetele de răcire montate în vehiculul în litigiu nu sunt o componentă a sistemului de control al emisiilor. Funcțiile catalizatorului SCR nu constituie un dispozitiv de manipulare interzis. Pârâta nu este de acord cu susținerea reclamantului referitoare la funcția Slipguard a software-ului. În continuare, arată că în vehiculul în litigiu nu există funcțiile desemnate de reclamant cu denumirile BIT13, BIT14 și BIT15.
- 31 Vehiculul respectă valorile-limită de oxizi de azot prescrise. În această privință, sunt relevante valorile de pe standul de încercare. Kraftfahrtbundesamt (Oficiul Federal pentru Circulația Autovehiculelor) nu a inclus vehiculul în litigiu pe lista vehiculelor retrase de pe piață, deoarece funcția termostatalui reglat pentru agentul de răcire nu este decisivă pentru respectarea în NEDC a valorilor-limită ale oxizilor de azot. Valorile-limită ale oxizilor de azot ar fi respectate și dacă nu ar exista termostatul pentru agentul de răcire.

Motivarea trimiterii preliminare

- 32 În temeiul articolului 267 TFUE, este necesar să se solicite Curții de Justiție a Uniunii Europene (denumită în continuare „Curtea”) să răspundă la întrebările preliminare, ținând seama, printre altele, de Hotărârea sa din 21 martie 2023 (Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de vehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2023:229).
- 33 Pentru continuarea judecății și soluționării litigiului este necesar în orice caz, ținând seama și de hotărârea menționată a Curții, răspunsul la prima și, după caz, la cea de a doua întrebare preliminară. Este posibil să fie necesar și răspunsul la a treia și, după caz, la a patra întrebare preliminară. În cazul unui răspuns afirmativ la prima și/sau a treia întrebare preliminară, este posibil să fie necesar și răspunsul la întrebările preliminare a cincea-a noua.
- 34 Obligația de despăgubire a pârâtei, în conformitate cu articolul 823 alineatul (2) și articolul 31 din BGB coroborate cu articolul 18 alineatul (1), cu articolul 26 alineatul (1), cu articolul 46 și cu articolul 3 punctul 36 din Directiva 2007/46/CE, trebuie prezumată în cazul în care în vehiculul reclamantului este instalat cel puțin un dispozitiv de manipulare interzis în înțelesul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 și/sau cel puțin un sistem de control sau de comandă, interzis pentru alte motive, și care îi influențează comportamentul privind emisiile.
- 35 În acest caz, pârâta a eliberat un certificat de conformitate, în sensul articolului 3 punctul 36 din Directiva 2007/46, care este necorespunzător. În certificatul de conformitate se arată, în temeiul dispoziției menționate, că vehiculul respecta la momentul fabricării toate actele juridice, ceea ce nu este adevărat. Or, pârâta a încălcat articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din directiva menționată.
- 36 În opinia instanței, pârâta trebuie obligată în orice caz pe fond să plătească reclamantului despăgubiri, dacă se dovedește că în autovehiculul în litigiu este instalat un sistem de control sau de comandă care îi influențează emisiile.

Cu privire la prima și la a doua întrebare preliminară

- 37 În privința susținerilor reclamantului, care consideră că clapetele de răcire constituie un dispozitiv de manipulare interzis, conținutul soluțiilor subsecvente pe care trebuie să le dea instanța depinde de răspunsul la prima întrebare preliminară și, după caz, la a doua-a patra întrebare preliminară.
- 38 Dacă se prezumă că un element de proiectare montat într-un vehicul măsoară diferiți parametri în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, în scopul de a modula parametrul procesului de ardere din motor în funcție de rezultatul acestei măsurători, că reduce *întotdeauna* eficiența sistemului de control al emisiilor și că constituie astfel un dispozitiv de manipulare în sensul acestui articol, în cazul în care modularea parametrilor procesului de ardere,

realizată de elementul de proiectare pe baza rezultatului măsurătorii, determină creșterea emisiilor unei anumite substanțe nocive, de exemplu emisiile de oxid de azot, chiar dacă astfel se reduc și emisiile unei alte sau unor alte substanțe nocive, de exemplu, emisiile de hidrocarburi, este necesar să se considere că există un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. În această situație, acțiunea ar fi în orice caz în mare parte întemeiată. În acest caz, nu ar mai fi necesară cercetarea judecătorească.

- 39 Calculatorul care comandă deschiderea și închiderea clapetelor de răcire din vehiculul în litigiu este un element de proiectare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 (a se vedea Hotărârea Curții din 17 decembrie 2020, CLCV și alții [Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel], C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 68).
- 40 Comanda de deschidere și închidere a clapetelor de răcire face de asemenea parte din sistemul de control al emisiilor, pentru că prin aceasta se influențează ținut emisiile vehiculului și astfel ciclul de încercare potrivit NEDC.
- 41 Pârâta este obligată la plata de despăgubiri și în cazul în care, deși nu constituie un dispozitiv de manipulare, comanda de deschidere și închidere a clapetelor de răcire este interzisă pentru alte motive prevăzute de dreptul Uniunii.
- 42 Ținând seama mai ales de faptul că, pentru anumite emisii, trebuie respectate valori-limită, instanța nu poate totuși exclude, chiar și în cazul în care comanda de deschidere și închidere a clapetelor de răcire în discuție nu constituie un dispozitiv de manipulare, că aceasta să fie interzisă, cel puțin în anumite condiții, din alte rațiuni prevăzute de dreptul Uniunii, în special cele legate de valorile-limită pentru anumite emisii.
- 43 Instanța consideră că nu este clar dacă, de exemplu, valorile-limită ale emisiilor de oxizi de azot stabilite pentru vehiculele cu motorină trebuie respectate numai atunci când un vehicul cu motorină funcționează după pornirea la rece în condițiile NEDC pentru încercări sau dacă aceste valori-limită trebuie respectate și în situația în care un vehicul cu motorină, de exemplu, funcționează în condițiile NEDC pentru încercări și după pornirea la cald ori, de exemplu, și în situația în care un vehicul cu motorină funcționează, după pornirea la rece, la o temperatură exterioară de 15° de exemplu și, în plus, în condițiile NEDC pentru încercări, fiind în consecință interzis un sistem de control sau de comandă care împiedică funcționarea respectivă.
- 44 În schimb, dacă se consideră că un element de proiectare montat într-un vehicul măsoară diferiți parametri în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, în scopul de a modula parametrii procesului de ardere din motor în funcție de rezultatul acestei măsurători, că *nu* reduce sau că reduce *numai în anumite condiții* eficiența sistemului de control al emisiilor, constituind astfel un dispozitiv de manipulare în sensul acestui articol, și în cazul în care, deși modularea parametrilor procesului de ardere, realizată de elementul de proiectare

pe baza rezultatului măsurătorii, determină creșterea emisiilor unei anumite substanțe nocive, de exemplu, emisiile de oxid de azot, aceasta reduce în același timp emisiile unei alte sau mai multor alte substanțe nocive, de exemplu, emisiile de particule, de hidrocarburi, de monoxid de carbon și/sau de dioxid de carbon, și că un asemenea element de proiectare nu este interzis nici pentru alte motive prevăzute de dreptul Uniunii sau nu este interzis în anumite condiții, situația poate fi diferită, astfel încât nu se poate considera automat că există un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

- 45 Potrivit argumentelor pârâtei, care, în lumina altor opinii ale experților, prezentate în alte cauze de pe rolul instanței, sunt în mare parte corecte, deși, pe de o parte, emisiile de oxizi de azot se reduc, în condiții nemodificate, prin scăderea temperaturii de ardere, cresc însă, pe de altă parte, emisiile altor substanțe nocive, în timp ce, odată cu creșterea temperaturii de ardere, cresc și emisiile de oxizi de azot, dar se reduc emisiile altor substanțe nocive.
- 46 Dacă, pentru aceste motive, comanda de deschidere și închidere a clapetelor de răcire nu constituie un dispozitiv de manipulare și această comandă nu este interzisă din alte motive, pârâta nu poate fi obligată să plătească reclamantului despăgubiri din cauza modului de funcționare a clapetelor de răcire.

Cu privire la celelalte întrebări preliminare

- 47 Instanța nu pierde din vedere faptul că, pe baza răspunsului solicitat Curții la prima și la a doua întrebare preliminară, este posibilă soluționarea definitivă a litigiului.
- 48 Cu toate acestea, instanța nu este în situația de a formula condiții în care să se poată stabili în mod fiabil încă din acest stadiu dacă litigiul poate sau nu poate fi soluționat în lipsa răspunsului la cea de a treia și, după caz, la cea de a patra întrebare preliminară. În consecință, instanța consideră că este necesar să adreseze suplimentar Curții și întrebările a treia-a noua.
- 49 Din cauza prezentei cereri de decizie preliminară se preconizează deja o întârziere de cel puțin doi ani a procedurii, până la pronunțarea hotărârii Curții. Din cauza noilor întârzieri preconizate de cel puțin doi ani ale procedurii, determinate de sesizarea Curții cu o altă cerere de decizie preliminară, nu este rezonabil să li se pretindă părților să formuleze aceste întrebări într-un stadiu mai avansat al procedurii.
- 50 La întrebările corespunzătoare se poate răspunde direct în hotărârea pe care o va pronunța Curtea. Nu ar fi compatibil cu protecția jurisdicțională efectivă ce trebuie garantată într-un spațiu de libertate, securitate și justiție (a se vedea articolul 67 TFUE) să se omită formularea întrebărilor a treia-a noua în cadrul prezentei cereri.
- 51 Întrucât este posibil să fie necesar să se răspundă la a treia-a noua întrebare preliminară, ținând seama de economia procesuală și de protecția jurisdicțională

efectivă, este rațional și, în opinia instanței, și permis, ca aceste întrebări să fie adresate în acest stadiu.

Cu privire la a treia și a patra întrebare preliminară

- 52 Litigiul nu poate fi soluționat fără un răspuns la prima și, după caz, la a doua-a patra întrebare preliminară.
- 53 Instanța are cunoștință de jurisprudența Curții rezultând din Hotărârile din 14 iulie 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, și Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571; a se vedea de asemenea Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții [Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel], C-693/18, EU:C:2020:1040), potrivit căreia un control al temperaturii de recirculare gazelor de eșapament care garantează respectarea valorilor- limită la emisii prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007 numai atunci când temperatura exterioară se situează în fereastra termică constituie un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din regulament și este permis numai în condiții stricte.
- 54 Din Hotărârea Curții din 17 decembrie 2020 (CLCV și alții [Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel], C-693/18, EU:C:2020:1040) se poate desprinde în mod logic constatarea că, în cazul funcționării supapei de recirculare a gazelor de eșapament în condiții normale de utilizare ca în procedurile de omologare, s-au redus și emisiile de dioxid de carbon ale vehiculelor.
- 55 La punctul 36 din Hotărârea Curții din 14 iulie 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) se arată că: „În consecință, din moment ce acționează asupra funcționării sistemului de control al emisiilor și reduce eficiența acestuia, un asemenea software constituie un «element de proiectare» în sensul acestei dispoziții.” Această constatare se regăsește în aceeași formulare și în Hotărârea Curții din 14 iulie 2022 (Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punctul 43), și în Hotărârea din 17 decembrie 2020, (CLCV și alții [Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel], C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 66). Și Hotărârea Curții din 21 martie 2023 (Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de vehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2023:229, punctul 58) a vizat de asemenea dispozitivele de manipulare. Curtea nu a tratat în niciuna dintre aceste hotărâri problema specială care face obiectul prezentei cauze.
- 56 În hotărârile sale referitoare la controlul în funcție de temperatură a recirculării gazelor de eșapament, Curtea nu a constatat, cel puțin nu în mod expres, care sunt condițiile în care, ținând seama de efectele opuse asupra emisiilor diferitelor substanțe nocive, eficiența sistemului de control al emisiilor, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul 715/2007 este redusă printr-o modificare a funcționării unei componente a sistemului de control al emisiilor.
- 57 Or, prezenta cerere de decizie preliminară este necesară și în considerarea jurisprudenței din prezent a Curții.

- 58 Ținând seama mai ales de faptul că, pentru anumite emisii, trebuie respectate valori-limită, instanța nu poate totuși exclude, nici în cazul în care comanda de deschidere și închidere a clapetelor de răcire sau punctul de temperatură stabilit a agentului de răcire în discuție nu constituie un dispozitiv de manipulare, că acestea nu sunt interzise, cel puțin în anumite condiții, din alte motive prevăzute de dreptul Uniunii, ceea ce ar putea determina obligarea pârâtei de a plăti reclamantului despăgubiri.
- 59 Pentru acest motiv, având în vedere și controlul în funcție de temperatură a recirculării gazelor de evacuare din vehiculul în litigiu, instanța consideră că este necesar să se adreseze suplimentar Curții întrebările preliminare a treia și a patra și să îi solicite să ofere un răspuns.
- 60 Celălalt argument al reclamantului, referitor la amestecul de AdBlue, la dispozitivele de manipulare Slipguard, BITI3, BIT 14 și BITI5, precum și la funcția *slipguard* nu sunt apte să demonstreze existența unui dispozitiv de manipulare interzis.
- 61 Argumentul pârâtei, potrivit căruia omologarea CE de tip valabilă infirmă ipoteza existenței unui dispozitiv de manipulare interzis, nu poate fi un temei pentru respingerea acțiunii fără un răspuns la întrebările preliminare. Dacă nu corespunde situației juridice, omologarea CE de tip poate fi retrasă.

Cu privire la a cincea întrebare preliminară

- 62 În cazul în care, pe baza răspunsurilor la prima și la a doua întrebare preliminară solicitate Curții, instanța ajunge la concluzia că în vehiculul reclamantului este montat un dispozitiv de manipulare, se ridică întrebarea dacă acesta este interzis sau nu.
- 63 Este posibil ca dispozitivul de manipulare să fie interzis dacă este necesar controlul în funcție de temperatură a recirculării gazelor de evacuare, motiv pentru care se formulează a cincea întrebare preliminară.
- 64 Instanța înțelege explicațiile Curții din Hotărârea din 14 iulie 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punctul 61, și din Hotărârea Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punctul 73) în sensul că un dispozitiv de manipulare nu este permis nici atunci când deși nu este necesar pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau accidentelor, acesta asigură funcționarea în siguranță a vehiculului.
- 65 Întrebarea instanței se ridică în condițiile concrete în care, potrivit explicațiilor date de experți în cadrul altei proceduri, formarea în exces a particulelor de rugină poate determina în cazuri foarte rare aprinderea filtrului de particule diesel în procesul de regenerare, ceea ce poate duce la aprinderea vehiculului. Deoarece filtrul de particule diesel nu este o componentă a motorului, un răspuns negativ la a cincea întrebare poate însemna că la examinarea în speță a aspectului dacă în

vehiculul în discuție este permis un eventual dispozitiv de manipulare nu mai este necesar să se analizeze acest punct de vedere.

Cu privire la întrebările preliminare a șasea-a noua

- 66 În lumina considerațiilor Curții din Hotărârea din 21 martie 2023 (Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de vehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2023:229, punctul 93), există motive pentru a se examina dacă modul de repartizare a sarcinii probei din dreptul german este compatibil cu dreptul Uniunii în ceea ce privește dispozitivele de manipulare.
- 67 Potrivit dreptului german, sarcina probei este repartizată în așa fel încât cumpărătorul vehiculului este singurul obligat să dovedească toate condițiile de fapt pentru existența unui dispozitiv de manipulare. Astfel, el trebuie să dovedească existența unui prejudiciu și, în plus, o încălcare a unei norme de protecție. Ambele presupun, în cazul unui răspuns negativ la prima întrebare preliminară, să existe instalat un dispozitiv de manipulare. În plus, dispozițiile Directivei 2007/46, având ca obiectiv protecția individuală a fiecărui cumpărător al unui vehicul, pentru care este obligatorie eliberarea unui certificat de conformitate, constituie asemenea norme de protecție.
- 68 În lipsa prezentării de documente și a dezvăluirii programărilor, sens în care pârâta nu are de regulă nicio obligație potrivit dreptului german, existența unui dispozitiv de manipulare poate fi dovedită numai prin intermediul încercărilor efective, foarte costisitoare, potrivit principiului „trial and error”.
- 69 Cercetarea judecătorească în legătură cu existența unui dispozitiv de manipulare poate costa cel puțin 10 000 de euro. Dacă cercetarea judecătorească se extinde, costurile pot crește. Cumpărătorii care nu dispun de o asigurare de protecție juridică nu pot adesea sau pot doar cu mari eforturi să avanseze costurile aferente administrării probelor potrivit dreptului german și renunță la invocarea drepturilor lor.
- 70 Dacă este necesar să se administreze probe privind admisibilitatea excepțională a unui dispozitiv de manipulare potrivit articolului 5 alineatul (2) a doua teză din Regulamentul nr. 715/2007, reclamantul nu va putea, în numeroase situații în orice caz, să facă proba contrară impusă în sarcina sa de dreptul german, în special atunci când nu dispune de documente și nu cunoaște programările.
- 71 Aceasta înseamnă că într-un număr considerabil de situații în orice caz este de așteptat ca din această cauză cumpărătorii să nu își mai poată exercita drepturile prevăzute la articolul 18 alineatul (1), la articolul 26 alineatul (1), la articolul 46 și la articolul 3 punctul 36 din Directiva 2007/46, care le-au fost recunoscute potrivit jurisprudenței Curții (Hotărârea din 21 martie 2023, Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de vehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2023:229).

- 72 Dacă va avea loc o altă cercetare judecătorească, se ridică întrebările de mai sus și în special întrebarea cine trebuie obligat să avanseze costurile considerabile pentru administrarea probelor și cine suportă sarcina imposibilității de a constata fiecare dintre faptele ce trebuie dovedite.

DOCUMENT DE LUCRU