

Cauza C-251/23**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

19 aprilie 2023

Instanța de trimitere:

Landgericht Duisburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

5 aprilie 2023

Reclamant:

OB

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 „Regulament 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”)

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 (JO 2008, L 199, p. 1) (denumit în continuare „Regulament nr. 692/2008”)

Directiva 80/1268/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1980 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la consumul de carburant al autovehiculelor (JO 190, L 375, p. 36, Ediție specială, 13/vol. 5, p. 134) (denumită în continuare „Directiva 80/1268/CEE”)

Directiva 1999/100/CE a Comisiei din 15 decembrie 1999 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 80/1268/CEE privind emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant al autovehiculelor (JO 1999, L 334, p. 36, Ediție specială, 13/vol. 28, p. 96) (denumită în continuare „Directiva 1999/100/CE”)

Întrebările preliminare

În temeiul 267 TFUE, este necesar să se sesizeze Curtea de Justiție a Uniunii Europene (denumită în continuare „Curtea”) și să i se solicite să răspundă la următoarele întrebări, cu mențiunea că răspunsul la întrebările a doua-a cincea este necesar numai în cazul în care la prima întrebare se răspunde în sens negativ:

1) Un vehicul diesel ușor pentru pasageri căruia i se aplică norma de poluare Euro 5 încalcă dispozițiile de drept al Uniunii, independent de faptul că în unitatea sa de comandă este instalat un comutator ce poate fi considerat din punct de vedere conceptual drept dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, dacă, din cauza modului în care este construit și a controlului funcțiilor instalate în el, este clar de la bun început că, după încălzirea motorului, acest vehicul va emite în „combinație” peste 180 mg de oxizi de azot pe kilometru în cazul în care se realizează în această stare o încercare conform NEDC?

2) 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?

3) În cazul unui răspuns afirmativ la a doua întrebare, care sunt condițiile în care elementul de proiectare constituie într-un asemenea caz un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul 715/2007?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la a doua 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, 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)?

5) În cazul unui răspuns afirmativ la a patra 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? 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 (1)

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

Regulamentul nr. 692/2008, în special articolul 3 punctul 9

Dispozițiile naționale invocate

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

Situația de fapt și procedura

- 1 Reclamantul îi solicită pârâtei despăgubiri în legătură cu achiziția unui vehicul de la un distribuitor de autovehicule, întrucât acest vehicul este prevăzut cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.
- 2 Reclamantul a achiziționat autovehiculul de ocazie – un Mercedes Benz GLK 200 CDI – (denumit în continuare „vehiculul în litigiu”) prin contractul de vânzare din 25 mai 2016 cu suma de 23 700 de euro, care avea un kilometraj total de 39 000 de km. Potrivit contractului de vânzare, vehiculul a fost înmatriculat prima dată la 21 noiembrie 2012.
- 3 Vehiculul dispune de un motor diesel tip OM 651 fabricat de pârâtă. Acest motor trebuie să respecte prevederile normei de poluare Euro 5.
- 4 Vehiculul nu a fost echipat cu un catalizator cu reducere catalitică selectivă (denumit în continuare „catalizatorul SCR”), astfel încât nu are loc post- tratarea gazelor de eșapament printr-un catalizator SCR.
- 5 La 2 mai 2019, pe vehiculul reclamantului a fost instalată o versiune actuală a software-ului.
- 6 Reclamantul susține că pârâta este obligată să îi plătească despăgubiri. El solicită în esență ca pârâta să fie obligată la plata sumei de 23 700 de euro în schimbul predării și transferului proprietății asupra vehiculului, precum și al plății unei compensații pentru utilizare de 953,35 euro. Pârâta solicită respingerea acțiunii.

Argumentele reclamantului

- 7 Reclamantul susține că seria de motoare OM 651 conține dispozitive de manipulare ilegale și ferestre termice ilegale.
- 8 Pentru reducerea valorilor la emisii de gaze de eșapament a fost utilizat un software care identifică regimul de testare și, ulterior, trece într-un alt regim de funcționare care determină valori la emisii mai reduse. Software-ul tipului de motor cunoaște două regimuri de funcționare care controlează recircularea gazelor de eșapament. În cazul în care se efectuează ciclul artificial stabilit pentru verificarea în condiții de laborator, software-ul trece într-un regim de funcționare cu emisii de oxizi de azot mai reduse. Acest software este utilizat în toate motoarele de tip OM 651.

- 9 Pentru reducerea valorilor la emisii s-a folosit și o așa-numită fereastră termică. Aceasta are rolul de a reduce, la temperaturi exterioare scăzute, recircularea gazelor de eșapament care are scopul de a diminua emisiile de oxizi de azot. Deja la temperaturi exterioare de cel puțin 9° C, se reduce sau se oprește complet recircularea gazelor de eșapament, ceea ce are drept consecință creșterea considerabilă a emisiilor de oxizi de azot. Acest dispozitiv este interzis.
- 10 Motorul prezintă o funcție „Bit 15”, care oprește sistemul antipoluare după 26 de km. Din cauza unui dispozitiv de decuplare, se degradează eficiența sistemului antipoluare, imediat ce motorul, după pornire, a evacuat 17,6 g de oxizi de azot. În continuare, unitatea de comandă a motorului trece totodată, după 1 200 de secunde, în regimul „poluant”, care este un regim de funcționare în care sunt evacuați mai mulți poluanți.
- 11 Actualizarea software-ului a determinat un alt defect, deoarece prin aceasta nu a fost remediat defectul inițial reprezentat de un dispozitiv de manipulare ilegal. Dimpotrivă, actualizarea software-ului a determinat un alt defect al vehiculului sub forma agravării emisiilor de oxizi de azot.
- 12 Consumul de carburant și valorile la emisii ale motorului se situau, potrivit unei măsurători efectuate în conformitate cu Directiva 80/1268/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/100/CE, peste mențiunile din prospect. Consumul suplimentar se situează în regimul normal de funcționare pe șosea în medie la 2 litri pentru fiecare 100 de km parcurși și reprezintă un indiciu al existenței unui dispozitiv de manipulare.
- 13 Pârâta a decis în cunoștință de cauză să utilizeze dispozitivul de manipulare interzis.
- 14 Între manopera dolosivă a pârâtei și decizia de cumpărare a reclamantului există o legătură de cauzalitate, reclamantul suferind un prejudiciu ca urmare a achiziționării vehiculului care nu respectă cerințele legale.
- 15 Pornind de la rulajul minim total de 500 000 km și de la kilometrajul din momentul introducerii acțiunii rezultă o compensație de utilizare de 953,35 euro.

– ***Argumentele pârâtei***

- 16 Pârâta susține în esență că nu l-a prejudiciat intenționat și nici nu l-a indus în eroare pe reclamant.
- 17 Autovehiculul dispune de o omologare CE de tip și poate fi utilizat fără restricții. Din acest motiv, nu există niciun prejudiciu, mai ales că a fost actualizat software-ul de pe vehiculul în litigiu și, prin urmare, nu mai putea exista niciun dispozitiv de manipulare interzis. Contractul de vânzare nu a însemnat niciun dezavantaj economic pentru reclamant. Valoarea vehiculului nu s-a diminuat din cauza pretinselor defecte. Acesta respectă valorile de oxizi de azot în cadrul testului prevăzut de lege. Numai acest aspect este relevant.

- 18 În speță nu există nicio manipulare pe standul de încercare, astfel cum a fost reținută în mod vădit în jurisprudență în legătură cu vehiculele grupului VW. Vehiculul în litigiu nu a fost echipat cu un dispozitiv de comutare manipulativ, care identifică standul de încercare și care generează, prin urmare, pe standul de încercare alte valori la emisii decât pe șosea.
- 19 Nici în unitatea de comandă în funcție de temperatură a recirculării gazelor de eșapament, nici în termostatul reglat pentru agentul de răcire din vehicul nu există un dispozitiv de manipulare.
- 20 Stabilirea necesară a nivelului de eficiență a unui sistem de control al emisiilor nu poate constitui în același timp un dispozitiv de manipulare.
- 21 Pentru controlul recirculării gazelor de eșapament se ține seama de condițiile-cadru, în scopul obținerii unei reduceri suficiente a tuturor emisiilor relevante, al evitării producerii unor daune la motor și la sistemul de emisii și al garantării funcționării în siguranță a sistemului.
- 22 Între emisiile de oxizi de azot și celelalte emisii ale motorului trebuie găsit un echilibru. Există un așa-numit „trade-off” (compromis) între emisiile de oxizi de azot și emisiile de particule. *Trade-off*-ul între diferiții poluanți este un aspect central la proiectarea sistemului de control al emisiilor. Legiuitorul european a recunoscut în mod expres necesitatea unui *trade-off* prin stabilirea unor valori mixte.
- 23 Sistemul de control al emisiilor se comportă diferit în funcție de condițiile de operare diferite, comportament condiționat de factori tehnici și fizici. Nivelurile de emisii ale motorului rece și ale celui cald nu pot fi în mod logic comparate între ele. Configurația tehnică de bază a sistemului de control al emisiilor nu este în orice caz un dispozitiv de manipulare în cazul în care se întemeiază pe rațiuni tehnice, cu alte cuvinte când constituie o proiectare justificată tehnic a sistemului de control al emisiilor, rezolvându-se astfel într-un mod rezonabil conflictul de obiective în materie de reducere a emisiilor în cauză.
- 24 Evaluarea proiectării de principiu a unui sistem de control al emisiilor în funcție de interdicția privind dispozitivele de manipulare ar conduce la rezultatul contrar, și anume omisiunea producătorilor de a opera în condiții optime sistemele de control al emisiilor la un nivel ridicat de eficiență. Astfel, operarea la un nivel redus de eficiență ar fi întotdeauna, potrivit acestei prezumții, un dispozitiv de manipulare ce necesită justificare, care, din perspectiva reclamantului, ar trebui să fie justificată prin motive de strictă interpretare referitoare la protecția motorului.
- 25 Observațiile reclamantului referitoare la controlul în funcție de temperatură al recirculării gazelor de eșapament nu permite să se concluzioneze că există un dispozitiv de manipulare interzis. În viziunea legiuitorului, sistemul de control al emisiilor nu trebuie să funcționeze la fel de eficient la orice temperatură.

- 26 Faptul că în cazul unui motor încălzit în urma funcționării se aplică într-adevăr alte rate de recirculare a gazelor de eșapament decât de exemplu cele din timpul încălzirii a motorului este condiționat din punct de vedere tehnic și fizic și nu este un indiciu privind o manipulare. Abia la controlul în funcție de temperatură a recirculării gazelor de eșapament se stabilește eficiența sistemului de control al emisiilor.
- 27 Termostatul reglat pentru agentul de răcire nu este un dispozitiv de manipulare, deoarece funcționează în principiu la fel atât pe standul de încercare, cât și pe șosea. În cazul motorului încălzit în urma funcționării nu există o influență a termostatului reglat pentru agentul de răcire asupra eficienței sistemului de control al emisiilor în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007.
- 28 Relațiile tehnice privind termostatul reglat pentru agentul de răcire, ratele de recirculare a gazelor de eșapament și domeniul de funcționare la rece și la cald au fost avute în vedere la proiectarea termostatului reglat pentru agentul de răcire din vehiculul în litigiu. Această proiectare respectă cerințele reglementărilor în vigoare.
- 29 Reglarea termostatului pentru agentul de răcire este o măsură tehnică rațională și permisă, astfel încât nu reprezintă un dispozitiv de manipulare. În orice caz, ținând seama de aspectele referitoare la protecția motorului și a componentelor, precum și de operarea în siguranță a vehiculului, este justificată reglarea termostatului pentru agentul de răcire în așa fel încât să se limiteze domeniul său de aplicare.
- 30 Argumentele reclamantului referitoare la anumite funcții sunt eronate. Aceste funcții nu sunt activate în vehiculul în litigiu. În special, nu există nici o funcție care decuplează sistemul antipoluare după 26 de km, nici una care decuplează sistemul antipoluare după 1 200 de secunde și nici una care determină decuplarea sistemului antipoluare după eliberarea a 17,6 grame de oxizi de azot.
- 31 În ceea ce privește emisiile de oxizi de azot, pârâta a ținut seama de o opinie juridică justificată, ceea ce exclude intenția sau comportamentul contrar bunelor moravuri. Ea putea să considere că o reglare a emisiilor în funcție de temperatură nu constituie un dispozitiv de manipulare, fiind în orice caz permisă din motive legate de protecția motorului.
- 32 Se preconizează că vehiculul în litigiu va acumula în medie 200 000 de km.
- 33 Prin încheierea de admitere a probelor din 12 noiembrie 2021, instanța a dispus până acum efectuarea probei cu expertiza tehnică.

– *Motivarea trimiterii preliminare*

- 34 În temeiul articolului 267 TFUE, este necesar să se prezinte Curții litigiul și să i se solicite să răspundă la întrebările preliminare.

- 35 Soluționarea litigiului depinde de răspunsul la prima întrebare preliminară. Dacă la prima întrebare se răspunde în sens negativ, devin relevante și întrebările a doua și a treia. În concret, este posibil să fie relevante și răspunsurile la a patra și a cincea întrebare, însă nu este încă cert.
- 36 De răspunsul la întrebările preliminare depinde soluția de obligare a pârâtei în conformitate cu petitul cererii, precum și aspectul dacă și eventual care sunt afirmațiile pentru care este necesară cercetarea judecătorească prealabilă, apoi, chestiunea cine suportă imposibilitatea de lămurire a unei chestiuni de fapt pertinente cauzei care a fost pusă în discuție și cine trebuie să avanseze sumele pentru cheltuielile ce ar putea surveni în cadrul unei cercetării judecătorești.
- 37 Reclamantul are dreptul să i se plătească despăgubiri în conformitate cu articolul 823 alineatul (2) din BGB coroborat cu articolul 18 alineatul (1), cu articolul 26 alineatul (1), cu articolul 46 și cu articolul 3 punctul 36 din Directiva 2007/46, dacă vehiculul în litigiu nu respectă prevederile dreptului Uniunii în ceea ce privește emisiile sale și/sau dacă pe vehicul este instalat un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. În acest caz, pârâta a eliberat un certificat de conformitate, în sensul articolului 3 punctul 36 din Directiva 2007/46, care este necorespunzător.
- 38 În opinia instanței, pârâta trebuie în orice caz să fie obligată pe fond la plata de despăgubiri către reclamant, dacă împrejurarea că vehiculul reclamantului emite în „combinație”, la realizarea cu motorul cald a unei încercări în conformitate cu NEDC, peste 180 mg de oxizi de azot pe kilometru este contrară dispozițiilor europene în materie de emisii și/sau dacă pe vehicul există un dispozitiv de comutare sau de control interzis, care influențează emisiile vehiculului.

Cu privire la prima întrebare preliminară

- 39 Instanța consideră că este posibil ca vehiculul în litigiu să încalce dispozițiile de drept al Uniunii, în special articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007, chiar și pentru simplul fapt că, potrivit rezultatului cercetării judecătorești efectuate până acum, dacă motorul este pornit când este deja cald ca urmare a funcționării, emite peste 180 mg de oxizi de azot chiar și la realizarea unei încercări conform NEDC. Nu este însă convinsă de acest fapt.
- 40 Ținând seama de hotărârile anterioare ale Curții, instanța are în vedere faptul că valoarea-limită la oxizii de azot din norma de poluare Euro 5 se aplică și în cazul în care un vehicul diesel ușor pentru pasageri realizează cu motorul deja cald o încercare conform NEDC, așa cum este cazul în speță.
- 41 Pe de o parte, în Hotărârea Curții din 14 iulie 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) se arată că articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007 prevede că producătorul trebuie să echipeze vehiculele astfel încât componentele care acționează asupra emisiilor să permită vehiculelor să respecte, în condiții de utilizare normală, valorile-limită la emisii prevăzute de același

regulament și de măsurile de punere în aplicare a acestuia. Deoarece o deplasare după „pornirea la cald” a motorului face parte ca atare din utilizările obișnuite ale unui vehicul diesel ușor pentru pasageri pe teritoriul Uniunii, aceasta poate să însemne că valoarea-limită de 180 mg/km la emisiile de oxizi de azot pentru vehiculele diesel ușoare pentru pasageri, supuse normei de poluare Euro 5, este valabilă și atunci când acestea realizează, după pornirea la cald a motorului, o încercare conform NEDC.

- 42 Pe de altă parte, norma de poluare Euro 5 nu prevede valori-limită absolute. În schimb, au fost stabilite valori-limită a căror respectare a fost verificată într-o încercare realizată conform indicațiilor NEDC care trebuiau, așadar, respectate în mod corespunzător într-o încercare potrivit NEDC numai dacă existau condițiile în care a fost realizată o astfel de încercare – cel puțin în acest fel pot fi înțelese indicațiile privind valorile-limită.
- 43 Printre condițiile unei încercări conform NEDC se numără și aceea de a se realiza după o pornire la rece. Potrivit situației de fapt prezentate, o temperatură de ardere ridicată este contraproductivă în ceea ce privește un nivel redus de emisii de oxizi de azot. O pornire la cald influențează defavorabil emisiile de oxizi de azot din cauza creșterii temperaturilor de ardere rezultate în urma acestora.
- 44 De aceea, se ridică problema dacă valoarea-limită la oxizii de azot corespunzătoare normei de poluare Euro 5 trebuie respectată și în cazul în care un vehicul nu realizează o încercare conform NEDC după o pornire la rece, ci după o pornire la cald. Chiar dacă constatările Curții din Hotărârile din 14 iulie 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, și Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571) ar putea însemna că aceasta este situația, instanța nu poate deduce neechivoc din hotărâri această posibilitate, motiv pentru care este necesară o decizie a Curții.
- 45 În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, vehiculul în litigiu nu respectă prevederile de drept al Uniunii. În această situație, pârâta răspunde pentru prejudiciul suferit de reclamant din această cauză. În acest caz, cel puțin în situația de fapt actuală, nu mai este necesar răspunsul la celelalte întrebări formulate în dispozitiv.

Cu privire la a doua, a treia și a patra întrebare preliminară

- 46 Dacă la prima întrebare se răspunde negativ, pentru răspunderea pârâtei față de reclamant este relevantă întrebarea dacă vehiculul în litigiu este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. Răspunsul la această întrebare este indispensabil pentru soluționarea definitivă a litigiului.
- 47 În legătură cu a doua, a treia și a patra întrebare preliminară se impun următoarele precizări.

Cu privire la întrebarea dacă fereastra termică reprezintă un dispozitiv de manipulare interzis

- 48 Reclamantul a susținut faptul necontestat în esență de pârâtă că pentru diminuarea valorilor la emisii a fost utilizată o fereastră termică interzisă care, în cazul unor temperaturi exterioare scăzute, reduce sau decuplează complet recircularea gazelor de evacuare ce are rolul de a diminua nivelul emisiilor de oxizi de azot, fapt ce determină o creștere considerabilă a emisiei de oxizi de azot.
- 49 Calculatorul cu care se controlează deschiderea supapei de recirculare a gazelor de evacuare este un element de proiectare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. Recircularea gazelor de eșapament, a cărei funcționare este modulată și, după caz, activată sau dezactivată în funcție de cât de deschisă sau de închisă este supapa de recirculare a gazelor de evacuare este un element al sistemului de control al emisiilor (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, punctele 68 și 90). Cantitatea de emisii recirculate prin sistemul de recirculare a gazelor de eșapament în scopul de a fi arse din nou este controlată, printre altele, în funcție de temperaturi.
- 50 Dacă se prezumă că un element de proiectare montat pe 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 reduce 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.
- 51 În schimb, dacă se consideră că un element de proiectare montat pe 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 *nu* reduce *sau* că reduce *numai în anumite condiții* și eficiența sistemului de control al emisiilor și că constituie astfel un dispozitiv de manipulare în sensul acestui articol 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 unor alte substanțe nocive, de exemplu, emisiile de hidrocarburi, este posibil să nu se poată considera că există un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

- 52 În situația de fapt actuală, temperatura de ardere este determinată de cantitatea de emisii recirculate în scopul de a fi arse din nou. Dacă crește temperatura de ardere, cresc și emisiile de oxizi de azot ale vehiculului. În schimb, în cazul unei temperaturi de ardere mai mari se reduc consumul și implicit nivelul emisiilor de dioxid de carbon, care este direct proporțional cu consumul, precum și, în plus, emisiile de monoxid de carbon, de hidrocarburi, de particule și de metan dăunător pentru climă.
- 53 Din raportul de expertiză rezultă că expertul a efectuat două încercări conform NEDC. Prima încercare a fost efectuată direct după o pornire la rece a motorului. A doua încercare a avut loc după ce motorul se încălzise, prezentând astfel o temperatură de ardere mai înaltă.
- 54 Instanța concluzionează pe baza acestor valori măsurate, rezultate din aceste două încercări, că dacă emisiile de oxizi de azot sunt reduse ca urmare a reducerii temperaturii de ardere, de exemplu printr-o recirculare a gazelor de eșapament, dezavantajul reprezentat de emisiile de oxizi de azot este înlocuit de dezavantajul reprezentat de emisiile de dioxid de carbon (CO₂), de monoxid de carbon (CO), de hidrocarburi (HC), de particule și de metan (CH₄).
- 55 Instanța nu poate aprecia căruia dezavantaj trebuie să acorde prioritate și nici în care dintre cele două încercări eficiența sistemului de control al emisiilor a fost mai mare sau mai mică decât în cealaltă. Această apreciere ce trebuie realizată în conformitate cu dreptul Uniunii este de competența Curții.
- 56 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), potrivit căreia un control al temperaturii de recirculare a 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.
- 57 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.
- 58 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). 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.

- 59 Spre deosebire de hotărârile menționate mai sus, în speță este vorba, potrivit rezultatelor măsurărilor pe care le are la dispoziție instanța, despre faptul că odată cu reducerea emisiilor de oxizi de azot, realizată cu recircularea gazelor de eșapament prin reducerea temperaturii de ardere, are loc o creștere a altor emisii, de exemplu, a emisiilor de monoxid de carbon, de hidrocarburi, de metan și particule.
- 60 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.

Cu privire la întrebarea dacă termostatul pentru agentul de răcire reprezintă un dispozitiv de manipulare interzis

- 61 Termostatul reglat pentru agentul de răcire este un element al sistemului de control al emisiilor în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. Calculatorul care activează și dezactivează termostatul pentru agentul de răcire și care controlează deschiderea și închiderea acestuia la anumite temperaturi, în funcție de condițiile de funcționare a vehiculului, 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, punctele 68 și 90).
- 62 Este necesar să se clarifice dacă acest calculator reprezintă un dispozitiv de manipulare. Astfel, cel puțin potrivit argumentelor pârâtei, prin activarea termostatalui pentru agentul de răcire temperatura motorului și deci temperatura de ardere se menține în anumite condiții la o valoare mai mică decât în cazul dezactivării sale, fapt ce duce la efectele opuse prezentate mai sus.
- 63 Astfel cum s-a arătat anterior, reclamantul susține faptul, contestat de pârâtă, că pentru reducerea valorilor la emisii a fost utilizat un software care identifică regimul de testare și, ulterior, trece într-un alt regim de funcționare care determină valori la emisii mai reduse.
- 64 Acest dispozitiv nu poate să aibă decât rolul de a influența parametrii procesului de ardere, deoarece pe vehiculul în litigiu nu este instalat niciun dispozitiv pentru post-tratarea emisiilor, de exemplu sub forma unui catalizator SCR. Un eventual filtru de particule diesel nu este relevant în această privință.

- 65 Prin urmare, în privința dispozitivului de comutare, presupus a exista în speță, se pune problema dacă și în ce măsură prin această comutare se poate reduce eficiența sistemului de control al emisiilor și, prin urmare, dacă ea poate reprezenta un dispozitiv de manipulare.
- 66 Aceeași problemă este valabilă *mutatis mutandis* în legătură cu argumentul reclamantului privind funcția „Bit 15”, cu degradarea eficienței sistemului antipoluare și cu trecerea unității de comandă a motorului după 1 200 de secunde într-un regim „poluant”, ce reprezintă, în măsura în care există în speță, comutatoare pentru influențarea parametrilor de ardere.
- 67 În această privință și pentru motivele prezentate mai sus, se ridică întrebările formulate în dispozitiv, referitoare la înțelesul noțiunii de diminuare a eficienței sistemului de control al emisiilor.
- 68 În lipsa răspunsului la întrebările preliminare, pe baza argumentelor reclamantului nu este posibilă nici cercetarea judecătorească, nici obligarea pârâtei potrivit petitului acțiunii. În lipsa răspunsului la întrebările preliminare, pe baza argumentelor pârâtei, nu este posibilă respingerea acțiunii.

Cu privire la a cincea întrebare preliminară

- 69 Încă în acest stadiu al procedurii, poate fi avută în vedere posibilitatea ca anumite condiții privind existența unui dispozitiv de manipulare pe vehiculul în litigiu să nu poată fi în final nici dovedite, nici infirmate. În această situație, se solicită Curții să stabilească cui îi revine sarcina probei privind aceste condiții.
- 70 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.
- 71 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.
- 72 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”.

- 73 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.
- 74 Din articolului 18 alineatul (1), articolului 26 alineatul (1) și articolului 46 din Directiva 2007/46 rezultă că, în cazul în care pe un vehicul este instalat un dispozitiv de manipulare interzis, cumpărătorul acestuia are dreptul la despăgubiri din partea producătorului vehiculului (a se vedea Hotărârea din 21 martie 2023, Mercedes-Benz Group [Răspunderea producătorilor de vehicule echipate cu dispozitive de manipulare], C-100/21, EU:C:2023:229, punctele 91 și 93).
- 75 Este necesar să se lămurească dacă și în ce măsură acest mod de repartizare a sarcinii probei prevăzut de dreptul german este compatibil cu principiul efectivității din dreptul Uniunii și ce dispoziție trebuie să se aplice în această privință în lumina dreptului Uniunii.
- 76 În stadiul actual al procedurii, nu se poate întrevădea în ce măsură vor trebui dovedite susținerile părților și cum va evolua o eventuală cercetare judecătorească în prezenta cauză. Ca atare, este neclar în ce măsură se va ivi problematica prezentată mai sus în legătură cu sarcina probei.
- 77 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.
- 78 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.
- 79 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 celei de a cincea întrebări în cadrul prezentei cereri.
- 80 Potrivit articolului 267 TFUE, se adresează în principiu numai acele întrebări al căror răspuns este considerat de instanța de trimitere necesar pentru pronunțarea hotărârii. În speță, nu este încă cert dacă răspunsul la întrebări este neapărat necesar. Cu toate acestea, pentru motivele menționate mai sus, instanța consideră că a cincea întrebare preliminară este admisibilă.