



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

17 decembrie 2020 \*

„Trimitere preliminară – Apropierea legislațiilor – Regulamentul (CE) nr. 715/2007 – Articolul 3 punctul 10 – Articolul 5 alineatul (2) – Dispozitiv de manipulare – Autovehicule – Motor diesel – Emisii de poluanți – Program care acționează asupra calculatorului pentru controlul motorului – Tehnologii și strategii care permit limitarea producției de emisii de poluanți”

În cauza C-693/18,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de judecătoria de instrucție din cadrul tribunal de grande instance de Paris (Tribunalul de Mare Instanță din Paris, Franța), prin decizia din 26 octombrie 2018, primită de Curte la 29 octombrie 2018, în procedura penală împotriva

**X,**

cu participarea:

**CLCV și alții,**

**A și alții,**

**B,**

**AGLP și alții,**

**C și alții,**

CURTEA (Camera a doua),

compusă din domnul A. Arabadjiev, președinte de cameră, și domnii T. von Danwitz și P. G. Xuereb (raportor), judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,

grefier: doamna V. Giacobbo, administratoare,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 7 noiembrie 2019,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru X, de D. Lecat, P. Benson și J. Philippe, avocați, precum și de R. B. A. Wollenschläger, Rechtsanwalt;

\* Limba de procedură: franceza.

- pentru A și alții, de C. Constantin-Vallet, avocat;
- pentru B, de P. Peuvrel și X. Leuck, avocați;
- pentru AGLP și alții, de F. Sartre, avocat;
- pentru C și alții, de J. Bensaid și F. Verdier, avocați;
- pentru guvernul francez, inițial de D. Colas, J. Traband, E. Leclerc și A.-L. Desjonquères, ulterior de J. Traband, E. Leclerc și A.-L. Desjonquères, în calitate de agenți;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de G. Palatiello și P. Pucciariello, avvocati dello Stato;
- pentru Comisia Europeană, de J.-F. Brakeland, M. Huttunen și A. C. Becker, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatei generale în ședința din 30 aprilie 2020,

pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 3 punctul 10 și a articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO 2007, L 171, p. 1).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unei proceduri penale inițiate împotriva societății X, producător de autovehicule, pentru introducerea pe piața franceză a unor autovehicule echipate cu un program informatic care poate modifica sistemul de control al emisiilor de gaze poluante în funcție de condițiile de conducere pe care le-a detectat.

### Cadrul juridic

#### *Dreptul internațional*

- 3 Regulamentul nr. 83 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Prescripții uniforme referitoare la omologarea vehiculelor în ceea ce privește emisiile de poluanți în funcție de cerințele de carburant ale motorului (JO 2006, L 375, p. 242, Ediție specială, 11/vol. 87, p. 3) stabilește specificații tehnice privind omologarea de tip a autovehiculelor.
- 4 Punctul 2.16 din regulamentul menționat prevede:

„În sensul prezentului regulament:

[...]

- 2.16. «dispozitiv de acționare» (*defeat device*) [înseamnă] un element de construcție care măsoară temperatura, viteza vehiculului, regimul motorului (rotații pe minut), raportul de transmisie, depresiunea la admisie sau alți parametri, în scopul activării, modulării, încetinerii sau dezactivării funcționării unei componente a sistemului de control al emisiilor, care reduce

eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții întâlnite în mod rezonabil în circumstanțele normale de funcționare și de utilizare a vehiculului. Un asemenea element constructiv poate să nu fie considerat ca dispozitiv de acționare în cazul în care:

2.16.1. necesitatea acestui dispozitiv se justifică pentru protecția motorului împotriva daunelor sau a accidentelor și pentru asigurarea siguranței de funcționare a vehiculului sau

2.16.2. dispozitivul nu funcționează dincolo de cerințele legate de pornirea motorului sau

2.16.3. condițiile sunt incluse, în mod fundamental, în procedurile de încercare de tip I sau de tip VI.”

- 5 Din cuprinsul punctului 7.3.1.2 din Regulamentul nr. 83 CEE-ONU reiese că recircularea gazelor de evacuare [*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)] figurează printre parametrii sistemului de control al poluării.

### ***Dreptul Uniunii***

#### *Decizia 97/836/CE*

- 6 În temeiul articolului 1 din Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) (JO 1997, L 346, p. 78, Ediție specială, 11/vol. 16, p. 47), Comunitatea Europeană a aderat la acest acord.
- 7 Potrivit articolului 3 alineatul (1) din decizia menționată:

„În temeiul articolului 1 alineatul (5) din [Acordul revizuit din 1958], Comunitatea stabilește că aderarea sa se limitează la punerea în aplicare a regulamentelor CEE-ONU prezentate în anexa II la prezenta decizie.”

- 8 Printre regulamentele CEE-ONU enumerate în această anexă II figurează Regulamentul nr. 83 CEE-ONU.

#### *Directiva-cadru*

- 9 Potrivit considerentului (11) al Directivei 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 (JO 2007, L 263, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1060/2008 al Comisiei din 7 octombrie 2008 (JO 2008, L 292, p. 1) (denumită în continuare „directiva-cadru”):

„[...] regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) la care Comunitatea devine parte în temeiul deciziei respective, precum și modificările la regulamentele CEE-ONU la care Comunitatea a aderat deja ar trebui încorporate în procedura de omologare comunitară de tip, fie sub formă de cerințe pentru omologarea CE de tip a vehiculelor, fie ca alternative la legislația comunitară existentă. [...]”

10 Articolul 34 alineatul (1) din această directivă-cadru prevede:

„Regulamentele CEE-ONU la care a aderat Comunitatea și care sunt enumerate în partea I a anexei IV și în anexa XI fac parte din omologarea CE de tip a vehiculelor în aceleași condiții ca directivele sau regulamentele individuale. Acestea se aplică categoriilor de vehicule enumerate în coloanele corespondente din tabelul din partea I a anexei IV și în anexa XI.”

11 Articolul 35 alineatul (1) primul paragraf din directiva-cadru menționată prevede:

„Regulamentele CEE-ONU enumerate în anexa IV partea II sunt recunoscute ca fiind echivalente cu directivele sau regulamente individuale corespondente, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect.”

12 Regulamentul nr. 83 CEE-ONU figurează în anexa IV la directiva-cadru.

*Regulamentul nr. 715/2007*

13 Potrivit considerentelor (1) și (4)-(6) ale Regulamentului nr. 715/2007:

„(1) [...] cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile ar trebui armonizate pentru a se evita existența unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel înalt al protecției mediului.

[...]

(4) [...] pentru a atinge obiectivele UE privind calitatea aerului, sunt necesare reduceri suplimentare la emisiile provenind din sectorul transporturilor (transport aerian, maritim și terestru), de la gospodăria și din domeniul energetic, din sectoarele agricol și industrial. [...]

(5) Îndeplinirea obiectivelor UE privind calitatea aerului necesită un efort continuu de a reduce emisiile provenind de la vehicule. [...]

(6) Pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii, este necesară, în special, o reducere considerabilă a emisiilor de oxizi de azot ce provin de la vehiculele diesel. [...]

14 Articolul 3 punctele 6 și 10 din acest regulament prevede:

„În sensul prezentului regulament și al măsurilor sale de punere în aplicare, se aplică următoarele definiții:

[...]

6. «emisii la țeava de evacuare» înseamnă emisia de poluanți gazoși și particule;

[...]

10. «dispozitiv de manipulare» înseamnă orice element de proiectare care măsoară temperatura, viteza vehiculului, turația motorului (RPM), raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului.”

15 Articolul 4 alineatele (1) și (2) din regulamentul menționat prevede:

„(1) Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulație în interiorul Comunității sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare. De asemenea, producătorii fac dovada faptului că toate dispozitivele noi de schimb pentru controlul poluării și care necesită omologare de tip, vândute sau puse în exploatare în interiorul Comunității, sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

Aceste obligații cuprind respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute în anexa I și a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 5.

(2) Producătorii asigură respectarea procedurilor de omologare de tip privind verificarea conformității producției, a durabilității dispozitivelor pentru controlul poluării și a conformității în funcționare.

În afară de aceasta, măsurile tehnice adoptate de către producător trebuie să fie de așa natură încât să garanteze limitarea efectivă a gazelor la țeava de evacuare și a emisiilor evaporative, în conformitate cu prezentul regulament, pe toată durata de viață normală a vehiculelor și în condiții de utilizare normale.  
[...]

[...]”

16 Articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007 prevede:

„(1) Producătorul echipează vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

(2) Folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor este interzisă. Interdicția nu se aplică în următoarele cazuri:

(a) necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului;

(b) dispozitivul nu funcționează în afară de cerințele privind pornirea motorului;

sau

(c) condițiile sunt incluse, în mod substanțial, în procedurile de încercare prin care se verifică emisiile evaporative și emisiile la țeava de evacuare.”

17 Anexa I la acest regulament, intitulată „Valorile-limită la emisii”, prevede printre altele valorile-limită la emisiile de oxizi de azot.

*Regulamentul (CE) nr. 692/2008*

18 Articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (JO 2008, L 199, p. 1) prevede:

„Prezentul regulament stabilește măsuri pentru punerea în aplicare a articolelor 4, 5 și 8 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.”

19 Potrivit articolului 2 punctul 18 din Regulamentul nr. 692/2008:

„În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

[...]

18. «sistem de control al emisiilor» înseamnă, în contextul sistemului OBD [sisteme de diagnosticare la bord], sistemul electronic de control al motorului și orice alte componente referitoare la emisii din sistemul de evacuare sau evaporativ care oferă date de intrare sau date de ieșire de la acesta.”

20 Anexa III la regulamentul menționat, intitulată „Verificarea emisiilor medii ale gazelor de evacuare în condiții ambientale (încercarea de tipul 1)”, prevede:

„1. Introducere

În prezenta anexă este descrisă procedura pentru încercarea de tipul 1 privind verificarea emisiilor medii ale gazelor de evacuare în condiții ambientale.

[...]”

21 Anexa XI la Regulamentul nr. 692/2008, intitulată „Sisteme de diagnosticare la bord a autovehiculelor (OBD)”, prevede, la apendicele 2, referitor la „[c]aracteristici esențiale ale familiei de vehicule”:

„[...]

Sistemul de control al emisiilor:

[...]

– recircularea gazelor de eșapament (cu/fără).

[...]”

### ***Dreptul francez***

22 Articolul L. 213-1 din code de la consommation (Codul consumatorilor), în versiunea aplicabilă până la 18 martie 2014, prevede:

„Se pedepsește cu închisoare de până la doi ani și cu amendă de până la 35 000 de euro sau cu una dintre aceste două pedepse orice persoană care, fie că este sau nu este parte la contract, induce în eroare sau încearcă să inducă în eroare contractantul, prin orice mijloace sau procedee, chiar și prin intermediul unui terț:

1° fie cu privire la natura, la specia, la originea, la calitățile substanțiale, la compoziția sau la conținutul în principii utile al oricăror mărfuri;

2° fie cu privire la cantitatea bunurilor livrate sau cu privire la identitatea lor prin livrarea altor mărfuri decât bunul determinat care a făcut obiectul contractului;

3° fie cu privire la aptitudinea pentru utilizare, la riscurile inerente pentru utilizarea produsului, la controalele efectuate, la modalitățile de utilizare sau la măsurile de precauție care trebuie luate.”

23 Articolul L. 213-1 din acest cod, în versiunea aplicabilă în perioada cuprinsă între 19 martie 2014 și 30 iunie 2016, prevede:

„Se pedepsește cu închisoare de până la doi ani și cu amendă de 300 000 de euro orice persoană care, fie că este sau nu parte la contract, induce în eroare sau încearcă să inducă în eroare contractantul, prin orice mijloace sau procedee, chiar și prin intermediul unui tert:

1° fie cu privire la natura, la specia, la originea, la calitățile substanțiale, la compoziția sau la conținutul în principii utile al oricăror mărfuri;

2° fie cu privire la cantitatea bunurilor livrate sau cu privire la identitatea lor prin livrarea altor mărfuri decât bunul determinat care a făcut obiectul contractului;

3° fie cu privire la aptitudinea pentru utilizare, la riscurile inerente pentru utilizarea produsului, la controalele efectuate, la modalitățile de utilizare sau la măsurile de precauție care trebuie luate.

Cuantumul amenzii poate fi stabilit, în mod proporțional cu avantajele obținute din încălcare, la 10 % din cifra de afaceri medie anuală, calculată în funcție de ultimele trei cifre de afaceri anuale cunoscute la data săvârșirii faptelor.”

24 Articolul L. 213-2 din codul menționat, în versiunea aplicabilă până la 18 martie 2014, prevede:

„Pedepsele prevăzute la articolul L. 213-1 se dublează:

1° În cazul în care delictele prevăzute la articolul menționat au avut drept consecință faptul de a face ca utilizarea mărfurilor să fie periculoasă pentru sănătatea oamenilor sau a animalelor;

2° În cazul în care delictul sau tentativa de delict prevăzută la articolul L. 213-1 a fost săvârșită:

a) fie cu ajutorul unor greutăți, al unor măsuri și al altor instrumente false sau inexacte;

b) fie cu ajutorul unor manevre sau al unor procedee având ca obiect denaturarea operațiunilor de analizare sau de dozare, de cântărire sau de măsurare, sau având ca obiect modificarea frauduloasă a compoziției, a greutății sau a volumului mărfurilor, chiar și înainte de aceste operațiuni;

c) fie, în sfârșit, cu ajutorul unor indicații frauduloase care permit să se creadă în existența unei operațiuni anterioare și exacte.”

25 Articolul L. 213-2 din același cod, în versiunea aplicabilă în perioada cuprinsă între 19 martie 2014 și 30 iunie 2016, prevede:

„I.- Pedepsele prevăzute la articolul L. 213-1 se stabilesc la cinci ani de închisoare și la 600 000 de euro amendă în cazul în care delictul sau tentativa de delict prevăzută la același articol L. 213-1 a fost săvârșită:

1° fie cu ajutorul unor greutăți, al unor măsuri și al altor instrumente false sau inexacte;

2° fie cu ajutorul unor manevre sau al unor procedee având ca obiect denaturarea operațiunilor de analizare sau de dozare, de cântărire sau de măsurare, sau având ca obiect modificarea frauduloasă a compoziției, a greutății sau a volumului mărfurilor, chiar înainte de aceste operațiuni;

3° fie cu ajutorul unor indicații frauduloase care permit să se creadă în existența unei operațiuni anterioare și exacte.



II.- Pedepsele prevăzute la articolul L. 213-1 se stabilesc la șapte ani de închisoare și la 750 000 de euro amendă în cazul în care delictul sau tentativa de delict prevăzută la același articol L. 213-1:

1° a avut drept consecință faptul de a face ca utilizarea mărfurilor să fie periculoasă pentru sănătatea oamenilor sau a animalelor;

2° a fost săvârșită în grup organizat.

III.- Pedepsele cu amendă prevăzute la prezentul articol pot fi stabilite, în mod proporțional cu avantajele obținute din încălcare, la 10 % din cifra de afaceri medie anuală, calculată în funcție de ultimele trei cifre de afaceri anuale cunoscute la data săvârșirii faptelor.”

26 Potrivit articolului L. 213-6 din Codul consumatorilor:

„Persoanele juridice despre care se constată că răspund penal, în condițiile prevăzute la articolul 121-2 din Codul penal, pentru infracțiunile definite la articolele L. 213-1-L. 213-4 sunt supuse, pe lângă amenda stabilită conform modalităților prevăzute la articolul 131-38 din Codul penal, pedepselor prevăzute la punctele 2°-9° ale articolului 131-39 din același cod.

Interdicția menționată la punctul 2° al articolului 131-39 din Codul penal privește activitatea în curs de desfășurare sau cu ocazia desfășurării căreia a fost săvârșită infracțiunea.”

### **Litigiul principal și întrebările preliminare**

27 Societatea X este un producător de automobile care comercializează autovehicule pe teritoriul francez. Din decizia de trimitere reiese că acestei societăți i se impută că a pus în circulație pe teritorii respectiv vehicule echipate cu un program care poate detecta faza de omologare a acestora din urmă pentru a denatura rezultatele controalelor cu privire la emisiile de gaze poluante, în special de oxizi de azot (NO<sub>x</sub>), efectuate în această fază.

28 La 28 septembrie 2015, pe baza informațiilor despre care a avut cunoștință din mijloacele de informare în masă, vicepreședintele consiliului régional d'Île de France (Consiliul regional al Île-de-France), responsabil în domeniul transporturilor, a denunțat la procureur de Paris (Procurorul din Paris, Franța) acțiunile societății X cu privire la punerea în circulație a vehiculelor echipate cu acest program.

29 La 2 octombrie 2015, parquet de Paris (Parchetul din Paris, Franța), care a apreciat că aceste fapte trebuiau calificate drept „înșelăciune în formă agravată”, a sesizat office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (Oficiul central pentru combaterea atingerilor aduse mediului și sănătății publice) pentru a solicita o anchetă privind condițiile de punere în circulație pe piața franceză a vehiculelor respective.

30 În paralel, ministre française de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (ministrul francez al ecologiei, dezvoltării durabile și energiei) a solicitat Service national des enquêtes (Serviciul Național pentru Anchete) (SNE) al Direction générale de la concurrence et de la Répression des Fraudes (Direcția Generală pentru Concurență, Consum și Combaterea Fraudelor) să efectueze investigații pentru a stabili dacă vehicule comercializate pe teritoriul francez erau echipate cu un asemenea program.

31 În cadrul omologării parțiale referitoare la emisiile de poluanți, vehiculele sunt testate conform unui protocol ai cărui parametri sunt definiți prin lege, în special profilul de viteză urmărit, temperatura și precondiționarea vehiculului. Profilul de viteză utilizat pentru testul de omologare de tip, denumit „



*New European Driving Cycle*” (NEDC), se efectuează în laborator și constă în repetarea a patru cicluri urbane, urmate de un ciclu extraurban. Acesta permite astfel să se verifice dacă cantitatea de NO<sub>x</sub> emisă este inferioară pragului maxim prevăzut în anexa I la Regulamentul nr. 715/2007.

- 32 Supapa de recirculare a gazelor de evacuare (denumită în continuare „supapa EGR”) este una dintre tehnologiile utilizate de producătorii de autovehicule, printre care și societatea X, pentru a controla și a reduce emisiile de NO<sub>x</sub> generate de arderea incompletă a carburantului.
- 33 La deschidere, supapa EGR permite tranzitarea gazelor de evacuare în galeria de admisie pentru a le arde a doua oară și a le răci cu ajutorul unui schimbător termic. Aceasta este controlată de un calculator pentru controlul motorului, care desemnează sistemul informatic instalat la bordul vehiculului și care comandă electronic diferitele funcții integrate în acesta din urmă, precum cele referitoare la gestionarea motorului, la transmisie sau la siguranță. Deschiderea supapei EGR este comandată în timp real cu ajutorul calculatorului, care transmite instrucțiuni elementului de acționare a acestei supape în funcție de informațiile colectate de diferiți senzori, în special de viteză, de temperatură a motorului sau de temperatură a aerului. Prin urmare, eficacitatea depoluării depinde de deschiderea acestei supape care este comandată de codul sursă al programului informatic integrat în calculator.
- 34 SNE a anexat la raportul său testele și încercările efectuate de Union technique de l’automobile du motocycle et du cycle (Uniunea Tehnică a Automobilelor, a Motocicletelor și a Vehiculelor cu două roți) (UTAC), singurul laborator abilitat în Franța pentru efectuarea testelor de omologare a vehiculelor. Aceste teste, care aveau drept scop să examineze dacă o fraudă cu privire la testele antipoluare putea fi prezumată, au indicat că emisiile de NO<sub>x</sub> ale unora dintre vehiculele societății X controlate erau multiplicat cu 2, cu 3,2, cu 3,4 sau cu 3,6, în funcție de vehicule, în raport cu valorile constatate în cadrul procedurii de omologare a acestor vehicule.
- 35 Teste suplimentare, încredințate Institut français du pétrole Énergies Nouvelles (Institutul Francez al Petrolului și al Energiilor Noi) (IEPEN) la cererea Ministère de l’écologie, du Développement durable et de l’Énergie (Ministerul Ecologiei, Dezvoltării Durabile și Energiei), cu privire la trei vehicule ale acestei societăți, au permis de asemenea să se constate că nivelul emisiilor de NO<sub>x</sub> era redus atunci când a fost identificată o fază de omologare, ca urmare a creșterii semnificative a deschiderii supapei EGR.
- 36 La 16 octombrie 2015, președintele filialei franceze a societății X a arătat, în cadrul unei audieri libere, că nu a fost informat cu privire la mecanismul de funcționare a acestui program și la caracterul său fraudulos și a precizat că vehiculele care erau echipate cu acesta urmau să facă obiectul unor rechemări pentru o actualizare a programului respectiv.
- 37 La 15 și la 18 decembrie 2015, la cererea societății X, un cabinet de avocatură a comunicat anchetatorilor un document pentru a demonstra că sistemul EGR nu putea fi considerat un „dispozitiv de manipulare”, în sensul Regulamentului nr. 715/2007.
- 38 La 19 februarie 2016, în urma acestei anchete, trei judecători de instrucție din cadrul tribunal de grande instance de Paris (Tribunalul de Mare Instanță din Paris, Franța) au fost sesizați de procureur de la République (Procurorul Republicii). În rechizitoriu, se impută societății X că, începând de la 1 septembrie 2009, pe teritoriul francez, a indus în eroare cumpărătorii de autovehicule echipate cu motoare diesel de generație Euro 5 și Euro 6 cu privire la calitățile substanțiale ale vehiculelor respective, ca urmare a prezenței unui dispozitiv de manipulare contrar Regulamentului nr. 715/2007, și la controalele efectuate, cu circumstanța agravantă că faptele au avut drept consecință faptul de a face ca utilizarea mărfurilor să fie periculoasă pentru sănătatea oamenilor sau a animalelor.

- 39 Judecătorii de instrucție din cadrul tribunal de grande instance de Paris (Tribunalul de Mare Instanță din Paris, Franța) au dispus o expertiză judiciară pentru a se efectua o analiză a rezultatelor testelor efectuate de autoritatea administrativă, și anume testele realizate de UTAC și de IFPEN, precum și toate celelalte analize tehnice astfel încât să se descrie mecanismul programului informatic în cauză și să se prezinte efectele sale în ceea ce privește creșterea emisiilor de NO<sub>x</sub> de către vehiculele echipate cu acest program. În raportul depus la 26 aprilie 2017, expertul a apreciat că vehiculele în cauză erau echipate cu un dispozitiv care permitea identificarea procedurii de omologare, adaptarea funcționării sistemului de recirculare a gazelor arse în vederea acestei omologări și reducerea, în scopul desfășurării procedurii respective, a emisiilor de NO<sub>x</sub>. Acesta a considerat că sistemele lor de control al emisiilor fuseseră manipulate pentru a crește deschiderea supapei EGR atunci când era identificată o fază de omologare. Diminuarea deschiderii acestei supape în condiții normale de utilizare a respectivelor vehicule ar reduce eficiența sistemului de control al emisiilor și s-ar reflecta într-o creștere a emisiilor de NO<sub>x</sub>.
- 40 Potrivit expertului, în cazul în care funcționarea supapei EGR în condițiile de utilizare normale ar fi fost identică cu funcționarea constatată în cadrul procedurilor de omologare, vehiculele în cauză ar fi produs în mod clar mai puțin NO<sub>x</sub>, consumul și puterea lor ar fi fost reduse, iar operațiunile de întreținere ar fi fost mai frecvente și mai costisitoare. Datorită manipulării efectuate, vehiculele ar dispune de o capacitate de accelerare mai mare a motorului, de un mai mare potențial de putere, de o ancrasare mai redusă a conductelor de admisie, a supapelor și a camerei de ardere, ceea ce ar contribui la durabilitatea și la fiabilitatea motorului. Astfel, fără această manipulare, vehiculele în cauză nu ar fi fost omologate.
- 41 La 28 martie 2017, societatea X a fost convocată în fața judecătorilor de instrucție din cadrul tribunal de grande instance de Paris (Tribunalul de Mare Instanță din Paris, Franța). Beneficiind de statutul de martor asistat, aceasta a refuzat să răspundă la întrebările care i-au fost adresate. Autoritățile judiciare ale statului membru în care se află sediul social al societății X au refuzat de asemenea să transmită elementele anchetei solicitate de judecătorii de instrucție. Pe de altă parte, peste 1 200 de persoane s-au constituit parte civilă în cadrul prezentei proceduri de instrucție penală.
- 42 Judecătorii de instrucție din cadrul tribunal de grande instance de Paris (Tribunalul de Mare Instanță din Paris) arată că, întrucât dispozitivele care permit să se acționeze asupra funcționării sistemului de control al emisiilor provenite de la vehicule pot prezenta diferite forme, ar trebui să se precizeze întinderea noțiunii de „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, această dispoziție definind noțiunea respectivă prin utilizarea mai multor noțiuni care nu au făcut încă obiectul unei interpretări de către Curte.
- 43 Întrucât calificarea drept „înșelăciune”, avută în vedere în cadrul instrucției penale în discuție în litigiul principal, se întemeiază pe noțiunea de „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 și al articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, judecătorii de instrucție din cadrul tribunal de grande instance de Paris (Tribunalul de Mare Instanță din Paris) apreciază că o interpretare a acestor dispoziții este necesară pentru a lua o decizie atât cu privire la eventuala punere sub urmărire penală a societății X, cât și cu privire la trimiterea sau nu a cauzei la instanța de trimitere la finalul procedurii de instrucție.
- 44 În aceste condiții, judecătorii de instrucție din cadrul tribunal de grande instance de Paris (Tribunalul de Mare Instanță din Paris) au hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Interpretarea noțiunii de «element de proiectare»
- a) Care este domeniul de aplicare al noțiunii de «element de proiectare» menționate la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, care definește dispozitivul de manipulare (*defeat device*)?

- b) Un program integrat în computerul pentru controlul motorului sau, mai general, care acționează asupra acestuia poate fi considerat un «element de proiectare» în sensul acestui articol?
- 2) Interpretarea noțiunii de «sistem de control al emisiilor»
- a) Care este întinderea noțiunii de «sistem de control al emisiilor» menționate la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, care definește dispozitivul de manipulare (*defeat device*)?
- b) Acest «sistem de control al emisiilor» include numai acele tehnologii și strategii care vizează abordarea și reducerea emisiilor (în special de NO<sub>x</sub>) după formarea lor sau integrează de asemenea diferitele tehnologii și strategii care permit limitarea producției care stă la baza acestora, cum ar fi tehnologia EGR?
- 3) Interpretarea noțiunii de «dispozitiv de manipulare» (*defeat device*)
- a) Un dispozitiv care măsoară orice parametru legat de desfășurarea procedurilor de omologare prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007, în scopul activării sau al modulării ascendente, în cadrul acestor proceduri, a funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor, pentru a obține astfel omologarea vehiculului, este un «dispozitiv de invalidare» a emisiilor în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007?
- b) În cazul unui răspuns afirmativ, acest dispozitiv de manipulare este interzis, în conformitate cu dispozițiile articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007?
- c) Un dispozitiv astfel cum este descris la întrebarea 3 litera a) poate fi calificat drept «dispozitiv de manipulare» în cazul în care activarea ascendentă a sistemului de control al emisiilor este eficientă, nu numai în timpul procedurilor de omologare, ci și punctual, atunci când condițiile exacte identificate în scopul modulării ascendente a sistemului de control al emisiilor în cadrul acestor proceduri de omologare s-au regăsit în circulație reală?
- 4) Interpretarea excepțiilor prevăzute la articolul 5 [din Regulamentul nr. 715/2007]
- a) Care este întinderea celor trei excepții prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007?
- b) Interzicerea dispozitivului de manipulare [*defeat device*] care activează sau modulează ascendent funcționarea oricărei părți a sistemului de control al emisiilor, în mod specific în timpul procedurilor de omologare, ar putea fi respinsă pentru unul dintre cele trei motive enumerate la articolul 5 alineatul (2) [din acest regulament]?
- c) Încetinirea îmbătrânirii sau a ancrasării motorului face parte dintre cerințele imperative privind «protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident» sau privind «funcționarea în siguranță a vehiculului» care pot justifica prezența unui dispozitiv de manipulare în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) [din regulamentul menționat]?”

### **Cu privire la întrebările preliminare**

### **Cu privire la admisibilitate**

- 45 Societatea X invocă inadmisibilitatea cererii de decizie preliminară pentru motivul, în primul rând, că un răspuns al Curții la întrebările adresate nu ar fi necesar pentru ca instanța de trimitere să se poată pronunța în cauza principală. În această privință, ea arată că un asemenea răspuns nu ar fi de natură să exercite o influență asupra caracterizării elementelor constitutive ale infracțiunii de înșelăciune în formă agravată care îi este imputată în dreptul penal francez.
- 46 În al doilea rând, societatea X apreciază că faptul de a face ca o caracterizare a infracțiunii să depindă de interpretarea Regulamentului nr. 715/2007 are drept consecință încălcarea principiului legalității infracțiunilor și pedepselor.

- 47 În al treilea rând, societatea X susține că nu există în acest stadiu niciun litigiu în fața instanței de trimitere în legătură cu întrebările adresate, astfel încât acestea din urmă ar fi pur ipotetice. Întrucât societatea X nu ar fi luat poziție cu privire la aceste aspecte, ele nu ar constitui decât o simplă cerere de formulare a unei opinii consultative cu privire la normele de drept al Uniunii.
- 48 În al patrulea rând, întrebările adresate nu ar fi făcut obiectul unei dezbateri în contradictoriu, ceea ce ar aduce atingere principiului bunei administrări a justiției.
- 49 În al cincilea rând, chiar dacă întrebările adresate reflectă raționamentul instanței de trimitere, societatea X apreciază că decizia de trimitere nu precizează cu claritatea necesară motivele pentru care această instanță consideră că interpretarea dispozițiilor Regulamentului nr. 715/2007 este utilă pentru soluționarea cauzei principale, nici legătura care există între această interpretare și cauza menționată. În această privință, societatea respectivă a precizat de asemenea că întrebările preliminare fuseseră adresate prematur, dat fiind că situația de fapt nu ar fi fost stabilită, în acest stadiu al anchetei, cu suficientă precizie.
- 50 Trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul cooperării dintre aceasta din urmă și instanțele naționale, instituită prin articolul 267 TFUE, numai instanța națională care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei decizii preliminare pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și pertinenta întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în cazul în care întrebările adresate privesc interpretarea dreptului Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe [Hotărârea din 24 noiembrie 2020, Openbaar Ministerie (Fals în înscrisuri), C-510/19, EU:C:2020:953, punctul 25 și jurisprudența citată].
- 51 Rezultă că întrebările privind dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de pertinenta. Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate de o instanță națională numai dacă este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate [Hotărârea din 24 noiembrie 2020, Openbaar Ministerie (Fals în înscrisuri), C-510/19, EU:C:2020:953, punctul 26 și jurisprudența citată].
- 52 În speță, trebuie să se constate, mai întâi, că decizia de trimitere conține o expunere motivată a cadrului de fapt și de drept din litigiul principal, precum și a motivelor pentru care instanța de trimitere a considerat că răspunsul la întrebările adresate în acest litigiu este necesar pentru pronunțarea deciziei sale.
- 53 Din decizia de trimitere reiese de asemenea că această calificare drept „înșelăciune în formă agravată”, prevăzută de dreptul național, pentru fapte precum cele care sunt imputate societății X, depinde de problema dacă programul în discuție în litigiul principal poate fi considerat un „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, a cărui utilizare este interzisă în temeiul articolului 5 alineatul (2) din acest regulament.
- 54 În aceste condiții, nu se poate considera că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are legătură cu realitatea și cu obiectul litigiului principal.
- 55 În continuare, în ceea ce privește constatarea elementelor constitutive ale infracțiunii de înșelăciune în formă agravată în dreptul penal francez, trebuie amintit că, în măsura în care, în cadrul unei proceduri prevăzute la articolul 267 TFUE, este numai de competența instanței de trimitere să interpreteze dreptul național și să examineze condițiile prevăzute de acesta (Hotărârea din 13 noiembrie 2018,

Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, punctul 24 și jurisprudența citată), argumentația prezentată de societatea X cu privire la acest aspect nu poate fi suficientă pentru a răsturna prezumția de relevanță menționată la punctul 51 din prezenta hotărâre.

- 56 Situația este aceeași în ceea ce privește argumentația societății X referitoare la principiul legalității infracțiunilor și pedepselor. Astfel, Regulamentul nr. 715/2007 nu instituie sancțiuni penale, astfel încât acest principiu este lipsit de relevanță în vederea aprecierii admisibilității prezentei cereri de decizie preliminară.
- 57 În sfârșit, nu poate fi reținută argumentația societății X potrivit căreia întrebările preliminare adresate nu au făcut obiectul unei dezbateri în contradictoriu, din moment ce articolul 267 TFUE nu condiționează sesizarea Curții de caracterul contradictoriu al procedurii în fața instanței de trimitere [Hotărârea din 16 iulie 2020, Governo della Repubblica italiana (Statutul judecătorilor de pace italieni), C-658/18, EU:C:2020:572, punctul 63].
- 58 În consecință, cererea de decizie preliminară este admisibilă.

### *Cu privire la fond*

#### *Cu privire la prima întrebare*

- 59 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un program integrat în calculatorul pentru controlul motorului sau care acționează asupra acestuia constituie un „element de proiectare”, în sensul dispoziției menționate.
- 60 Articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 definește „dispozitivul de manipulare” ca fiind „orice element de proiectare care măsoară temperatura, viteza vehiculului, turația motorului (RPM), raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întâzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului”.
- 61 Din această dispoziție reiese că ea nu definește noțiunea de „element de proiectare”.
- 62 În această privință, potrivit unei jurisprudenței constante a Curții, determinarea înțelesului și a conținutului termenilor pentru care dreptul Uniunii nu furnizează nicio definiție trebuie să fie făcută în conformitate cu sensul obișnuit al acestora în limbajul curent, ținând totodată seama de contextul în care sunt utilizați și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte (Hotărârea din 1 octombrie 2020, Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, punctul 29).
- 63 În primul rând, este necesar să se arate că termenii „element de proiectare” desemnează, în sensul lor obișnuit, un obiect fabricat în vederea integrării sale într-un ansamblu funcțional.
- 64 În al doilea rând, din articolul 3 punctul 10 din acest regulament reiese că noțiunea de dispozitiv de manipulare prevăzută la dispoziția menționată desemnează „orice” element de proiectare. În această privință, asemenea guvernului francez și Comisiei, este necesar să se considere că o astfel de definiție a dispozitivului de manipulare conferă, așadar, un domeniu de aplicare extins noțiunii de „element de proiectare”, care acoperă atât piesele mecanice, cât și elementele electronice care controlează activarea acestor piese, din moment ce acționează asupra funcționării sistemului de control al emisiilor și reduc eficiența acestuia.



- 65 În speță, din decizia de trimitere reiese că deschiderea supapei EGR este comandată în timp real de unul dintre calculatoarele pentru controlul motorului care constituie un sistem informatic instalat la bordul vehiculului. Astfel, în funcție de informațiile furnizate de diferiți senzori, în special de viteză sau de temperatura motorului, acest calculator transmite instrucțiuni elementului de acționare a supapei EGR. Eficacitatea depoluării depinde de deschiderea acestei supape, care este comandată de codul sursă al programului integrat în calculator.
- 66 În consecință, din moment ce acționează asupra funcționării sistemului de control al emisiilor și reduce eficiența acestuia, un program informatic precum cel în discuție în litigiul principal, integrat în calculatorul pentru controlul motorului, constituie un „element de proiectare” în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007.
- 67 Această interpretare extinsă a noțiunii de „element de proiectare” este confirmată de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, care constă, astfel cum reiese din considerentul (6) al acestuia, în reducerea considerabilă a emisiilor de NO<sub>x</sub> ce provin de la vehiculele diesel pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii.
- 68 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „element de proiectare”, în sensul dispoziției menționate, un program integrat în calculatorul pentru controlul motorului sau care acționează asupra acestuia, întrucât acționează asupra funcționării sistemului de control al emisiilor și reduce eficiența acestuia.

*Cu privire la a doua întrebare*

- 69 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „sistem de control al emisiilor”, în sensul acestei dispoziții, numai tehnologiile și așa-numita strategie „de posttratament a gazelor de evacuare”, care reduc emisiile în aval, și anume după formarea lor, sau și cele care, asemenea sistemului EGR, reduc emisiile în amonte, și anume în timpul formării lor.
- 70 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că există două strategii care pot fi puse în practică de producători, în ceea ce privește vehiculele lor diesel, pentru a reduce emisiile poluante. Pe de o parte, așa-numita strategie „internă a motorului”, cum ar fi sistemul EGR, care constă în reducerea formării de poluanți chiar în motor, și, pe de altă parte, așa-numita strategie „de posttratament a gazelor de evacuare”, care constă în tratarea emisiilor de gaze de evacuare după formarea lor.
- 71 Regulamentul nr. 715/2007 nu definește, ca atare, noțiunea de „sistem de control al emisiilor”, ci amintește, în preambul, că, ținând seama de obiectivul de reducere a emisiilor urmărit de acesta, este necesar să se prevadă dispozitive destinate să măsoare și, în consecință, să controleze emisiile în cursul utilizării unui vehicul.
- 72 Potrivit jurisprudenței amintite la punctul 62 din prezenta hotărâre, determinarea înțelesului și a conținutului termenilor pentru care dreptul Uniunii nu furnizează nicio definiție trebuie să fie făcută în conformitate cu sensul obișnuit al acestora în limbajul curent, ținând totodată seama de contextul în care sunt utilizați și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte.
- 73 Mai întâi, este necesar să se arate că, pe plan literal, sistemul de control al emisiilor constituie o componentă a unui vehicul care are drept scop controlul emisiilor acestuia.

- 74 În această privință, din decizia de trimitere reiese că sistemul EGR este un dispozitiv care are drept unic scop reducerea și, prin urmare, controlul emisiilor de NO<sub>x</sub>. În consecință, din articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 nu se poate deduce că un asemenea dispozitiv nu ar putea, din punct de vedere tehnic, să facă parte din sistemul de control al emisiilor, din moment ce permite controlul volumului de emisii de NO<sub>x</sub> în funcție de parametri prestabiliți.
- 75 Această interpretare este confirmată, în continuare, de contextul în care se înscrie articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. Această dispoziție, care figurează în capitolul I din regulamentul menționat, consacrat obiectului, domeniului de aplicare și definițiilor acestuia, trebuie examinată în raport cu diferitele dispoziții ale regulamentulului menționat, precum și cu cadrul de reglementare al omologării autovehiculelor în cadrul Uniunii în care se înscrie acest regulament.
- 76 În această privință, trebuie amintit că partea I din anexa IV la directiva-cadru enumeră actele de reglementare care prevăd condițiile de fond care trebuie să fie îndeplinite pentru acordarea omologării de tip a unui autovehicul. Regulamentul nr. 715/2007 figurează în această anexă și prevede, la articolul 5, că producătorul echipează vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normale, să respecte prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare. În ceea ce privește controlul emisiilor, acest articol impune cerințe tehnice specifice, care au fost stabilite de Regulamentul nr. 692/2008. Acest din urmă regulament face trimitere, la rândul său, în ceea ce privește anumite cerințe tehnice privind omologarea de tip a vehiculelor, la Regulamentul nr. 83 CEE-ONU.
- 77 În primul rând, referitor la Regulamentul nr. 715/2007, articolul 4 alineatul (2) din acesta prevede că măsurile tehnice adoptate de producător trebuie să fie de așa natură încât să garanteze limitarea efectivă în special a gazelor la țeava de evacuare pe toată durata de viață normală a vehiculelor și în condiții de utilizare normale. În această privință, articolul 3 punctul 6 din regulamentul menționat definește noțiunea de „emisii la țeava de evacuare” ca fiind „emisii de poluanți gazoși și particule”.
- 78 Aceste dispoziții stabilesc, așadar, numai obiectivul care trebuie atins de producători, și anume limitarea emisiilor la țeava de evacuare, fără a preciza mijloacele de realizare a acestuia.
- 79 În consecință, articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, examinat în lumina celorlalte dispoziții ale acestui regulament, ar trebui interpretat în sensul că noțiunea de „sistem de control al emisiilor” nu exclude tehnologiile și strategia care reduc emisiile în amonte, și anume în timpul formării lor.
- 80 În al doilea rând, trebuie să se arate că Regulamentul nr. 83 CEE-ONU, și în special punctul 2.16 din acesta, se referă de asemenea la noțiunea de „sistem de control al emisiilor”, fără a preciza însă dacă această noțiune face trimitere la măsurile care sunt adoptate pentru a trata emisiile după formarea lor sau la cele destinate să limiteze formarea acestora.
- 81 Astfel, această dispoziție definește „dispozitivul de manipulare” în termeni comparabili cu cei ai articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. În consecință, din respectivul punct 2.16 nu se poate deduce că „sistemul de control al emisiilor”, în sensul acestuia, ar acoperi numai tehnologiile și strategia care reduc emisiile de gaze de evacuare după formarea lor, iar nu pe cele destinate să limiteze formarea acestora.
- 82 În plus, punctul 7.3.1.2 din Regulamentul nr. 83 CEE-ONU, intitulat „Sistemul de control al poluării”, prevede că sistemul EGR este unul dintre acești parametri. Din dispozițiile menționate rezultă astfel că sistemul EGR intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „sistem de control al emisiilor”.



- 83 În al treilea rând, deși Regulamentul nr. 692/2008 definește, la articolul 2 punctul 18, „sistemul de control al emisiilor” ca fiind, „în contextul sistemului OBD, sistemul electronic de control al motorului și orice alte componente referitoare la emisii din sistemul de evacuare sau evaporativ care oferă date de intrare sau date de ieșire de la acesta” și deși același regulament cuprinde numeroase dispoziții referitoare la diferite sisteme de tratare a emisiilor situate în sistemul de evacuare a emisiilor de la vehicule și le califică drept „sistem de control al emisiilor”, acesta enumeră, sub aceeași calificare, și sisteme interne ale motorului menite să limiteze formarea emisiilor. În acest sens, apendicele 2 la anexa XI la regulamentul în cauză menționează în mod expres recircularea gazelor de evacuare în lista sistemelor de control al emisiilor. Or, acesta este obiectul sistemului EGR.
- 84 Pe de altă parte, trebuie amintit că, în procedurile de aprobare pe tip de autovehicule, nivelul emisiilor se măsoară întotdeauna la ieșirea din țeava de evacuare, astfel cum reiese din anexa 3 la Regulamentul nr. 692/2008. În consecință, o diferențiere între strategia care reduce emisiile de gaze de evacuare după formarea lor și cea destinată să limiteze formarea acestora nu poate fi realizată.
- 85 Din contextul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 reiese astfel că noțiunea de „sistem de control al emisiilor” cuprinde atât tehnologiile și strategia internă a motorului vehiculelor privind reducerea emisiilor după formarea lor, cât și pe cele menite să limiteze formarea acestora.
- 86 În sfârșit, o astfel de interpretare este de asemenea confirmată de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007 care constă în garantarea unui nivel ridicat de protecție a mediului.
- 87 Astfel, după cum se arată în considerentul (1) al Regulamentului nr. 715/2007, cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile ar trebui armonizate în special pentru a se asigura acest obiectiv. Pe de altă parte, considerentul (5) al regulamentul menționat enunță că îndeplinirea obiectivelor Uniunii privind calitatea aerului necesită un efort continuu de a reduce emisiile provenind de la vehicule. Considerentul (6) al acestuia precizează că, pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii, este necesară în special o reducere considerabilă a emisiilor de NO<sub>x</sub> ce provin de la vehiculele diesel.
- 88 Articolul 4 din Regulamentul nr. 715/2007 impune producătorului să facă dovada faptului că măsurile tehnice adoptate de acesta garantează limitarea efectivă a gazelor în special la țeava de evacuare pe toată durata de viață normală a vehiculelor și în condiții de utilizare normale.
- 89 În consecință, interpretarea noțiunii de „sistem de control al emisiilor”, care figurează la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, potrivit căreia această noțiune cuprinde atât tehnologiile și strategia internă a motorului vehiculelor privind reducerea emisiilor după formarea lor, cât și pe cele destinate să limiteze formarea acestora, este conformă cu obiectivul urmărit de regulamentul menționat. Astfel, după cum a arătat doamna avocată generală la punctul 106 din concluzii, limitarea domeniului de aplicare al acestei noțiuni numai la tehnologiile și la strategia care reduc emisiile de gaze de evacuare după formarea lor ar lipsi Regulamentul nr. 715/2007 de o parte considerabilă a efectului său util.
- 90 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se răspundă la a doua întrebare că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „sistem de control al emisiilor”, în sensul acestei dispoziții, atât tehnologiile și așa-numita strategie „de posttratare a gazelor de evacuare”, care reduc emisiile în aval, și anume după formarea lor, cât și cele care, asemenea sistemului EGR, reduc emisiile în amonte, și anume în timpul formării lor.

*Cu privire la a treia întrebare literele a) și c)*

- 91 Prin intermediul celei de a treia întrebări literele a) și c), instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „dispozitiv de manipulare”, în sensul acestei dispoziții, un dispozitiv care măsoară orice parametru legat de desfășurarea procedurilor de omologare prevăzute de acest regulament în scopul îmbunătățirii performanței, în cadrul respectivelor proceduri, a sistemului de control al emisiilor pentru a obține astfel omologarea vehiculului, chiar dacă o asemenea îmbunătățire poate fi de asemenea observată, punctual, în condiții normale de utilizare a vehiculului.
- 92 Trebuie amintit că, în cadrul omologării parțiale privind emisiile de poluanți, vehiculele sunt testate în funcție de profilul de viteză NEDC, care constă în repetarea, în laborator, a patru cicluri urbane urmate de un ciclu extraurban. Acesta permite în special să se verifice dacă cantitatea de NO<sub>x</sub> emisă este inferioară pragului prevăzut de Regulamentul nr. 715/2007. Ciclurile de testare pentru emisiile provenind de la vehicule în cadrul acestei proceduri nu sunt întemeiate pe condițiile reale de circulație.
- 93 Programul informatic în discuție în litigiul principal permite măsurarea parametrilor care corespund cu cei ai testelor efectuate în laborator în funcție de profilul NEDC și, dacă este cazul, creșterea nivelului de deschidere a supapei EGR în scopul redirectionării unei părți mai importante a gazelor de evacuare în galeria de admisie și astfel al reducerii emisiilor provenind de la vehiculul testat. Prin urmare, acest program permite intensificarea funcționării supapei EGR pentru ca emisiile să respecte pragurile stabilite de Regulamentul nr. 715/2007. Din decizia de trimitere reiese că, în cazul în care programul respectiv nu detectează profilul NEDC și, din acest motiv, apreciază că vehiculul se află în condiții de utilizare normală, se constată emisii de NO<sub>x</sub> superioare celor colectate în faza de testare, neconforme în plus cu limitele stabilite de Regulamentul nr. 715/2007.
- 94 Conform unei jurisprudențe constante a Curții, în vederea interpretării unei dispoziții de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de formularea acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție (Hotărârea din 18 noiembrie 2020, Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, punctul 39 și jurisprudența citată).
- 95 Mai întâi, din modul de redactare a articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 reiese că un dispozitiv de manipulare urmărește să reducă „eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului”.
- 96 În consecință, din modul de redactare a acestei dispoziții s-ar putea deduce că un dispozitiv, cum este sistemul EGR în discuție în litigiul principal, pus în practică pentru a asigura o limitare a emisiilor în conformitate cu Regulamentul nr. 715/2007, ar trebui să fie operațional atât în perioada testelor de omologare în laborator, cât și în timpul utilizării în condiții normale a vehiculului.
- 97 În ceea ce privește, în continuare, contextul în care se înscrie articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, din cuprinsul punctului 77 din prezenta hotărâre reiese că, în temeiul articolului 4 alineatul (2) din acest regulament, măsurile tehnice adoptate de producător trebuie să fie de așa natură încât să garanteze printre altele limitarea efectivă a gazelor la țeava de evacuare pe toată durata de viață normală a vehiculelor și în condiții de utilizare normale. În plus, articolul 5 alineatul (1) din regulamentul menționat prevede că producătorul trebuie să echipeze vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte valorile-limită la emisii prevăzute de același regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

- 98 Trebuie să se constate că acest context nu evidențiază elemente care ar permite efectuarea unei distincții între funcționarea dispozitivului în litigiu în etapa testului de omologare și în timpul conducerii în condiții normale de utilizare a vehiculelor. Astfel, după cum a arătat doamna avocată generală la punctul 124 din concluzii, punerea în practică a unui dispozitiv al cărui unic scop ar fi de a asigura respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007 numai în faza testelor de omologare ar fi împotriva obligației de a garanta limitarea efectivă a gazelor în condiții normale de utilizare a vehiculului.
- 99 În consecință, trebuie să se rețină o interpretare a articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 potrivit căreia constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul acestei dispoziții, un program informatic precum cel în discuție în litigiul principal, 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. Astfel, un asemenea dispozitiv 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.
- 100 În sfârșit, această interpretare este confirmată de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, care, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 86 și 87 din prezenta hotărâre, constă în reducerea considerabilă a emisiilor de NO<sub>x</sub> și în garantarea unui nivel ridicat de protecție a mediului.
- 101 Astfel, faptul că condițiile normale de utilizare a vehiculelor pot, în mod excepțional, după cum reiese din decizia de trimitere, să corespundă condițiilor de conducere aplicate în cadrul procedurilor de omologare și, în consecință, să îmbunătățească punctual performanța dispozitivului în discuție nu are o incidență asupra acestei interpretări, din moment ce, în condiții normale de utilizare a vehiculelor, obiectivul de reducere a emisiilor de NO<sub>x</sub> nu este atins în mod obișnuit.
- 102 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a treia întrebare literele a) și c) că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „dispozitiv de manipulare”, în sensul acestei dispoziții, un dispozitiv care măsoară orice parametru legat de desfășurarea procedurilor de omologare prevăzute de regulamentul menționat în scopul îmbunătățirii performanței, în cadrul acestor proceduri, a sistemului de control al emisiilor pentru a obține astfel omologarea vehiculului, chiar dacă o asemenea îmbunătățire poate fi observată, punctual, și în condiții normale de utilizare a vehiculului.

*Cu privire la a treia întrebare litera b) și la a patra întrebare*

- 103 Cu titlu introductiv, trebuie să se arate că a treia întrebare litera b) și a patra întrebare privesc toate excepțiile prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Or, din decizia de trimitere reiese că excepțiile consacrate la articolul 5 alineatul (2) literele (b) și (c) din acest regulament sunt lipsite de relevanță în vederea soluționării litigiului principal. Prin urmare, trebuie să se efectueze interpretarea literelor b) și c) ale respectivului articol 5 alineatul (2).
- 104 Astfel, prin intermediul întrebărilor formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare, cum este cel în discuție în litigiul principal, care îmbunătățește în mod sistematic performanța sistemului de control al emisiilor provenind de la vehicule în cadrul procedurilor de omologare în raport cu cea constatată în condiții normale de utilizare, poate intra sub incidența excepției privind interzicerea unor asemenea dispozitive, prevăzută de această dispoziție, din moment ce dispozitivul respectiv contribuie la prevenirea îmbătrânirii sau a ancrării motorului.

- 105 Potrivit articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor este interzisă. Totuși, această interdicție cunoaște trei excepții, printre care cea care figurează la litera (a) a dispoziției menționate, potrivit căreia această interdicție nu se aplică atunci când „necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului”.
- 106 Trebuie să se constate că noțiunile de „deteriorare” și de „accident” nu sunt definite la articolul 5 din Regulamentul nr. 715/2007, nici în celelalte articole din regulamentul menționat.
- 107 Trebuie amintit că din jurisprudența citată la punctul 62 din prezenta hotărâre reiese că, în lipsa oricărei definiții, în Regulamentul nr. 715/2007, a acestor noțiuni, determinarea înțelesului și a conținutului acestor termeni trebuie să fie făcută, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în conformitate cu sensul obișnuit al acestora în limbajul curent, ținând totodată seama de contextul în care sunt utilizați și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte.
- 108 În sensul obișnuit al acestuia în limbajul curent, termenul „accident” are în vedere, astfel cum a arătat doamna avocată generală la punctul 135 din concluziile sale, un eveniment neprevăzut și neașteptat care conduce la deteriorări sau la pericole, precum răni sau decese. Termenul „deteriorare” vizează, la rândul său, un prejudiciu rezultat în general dintr-o cauză violentă sau neașteptată.
- 109 În consecință, un dispozitiv de manipulare care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor este justificat întrucât, în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, acesta permite protecția motorului împotriva deteriorărilor neașteptate și excepționale.
- 110 În această privință, trebuie să se arate că ancrasarea și îmbătrânirea motorului nu pot fi considerate un „accident” sau o „deteriorare”, în sensul acestei dispoziții, întrucât, astfel cum observă Comisia, evenimentele respective sunt, în principiu, previzibile și inerente pentru funcționarea normală a vehiculului.
- 111 Această interpretare este confirmată de contextul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, care prevede o excepție de la interzicerea utilizării unor dispozitive de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor, precum și de obiectivul urmărit de regulamentul menționat. Astfel, orice excepție trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte, care să permită menținerea efectului util al acesteia și respectarea finalității sale (a se vedea prin analogie Hotărârea din 3 septembrie 2014, Deckmyn și Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, punctele 22 și 23).
- 112 Întrucât articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 constituie o excepție de la interzicerea utilizării dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor, acestea trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte.
- 113 O asemenea interpretare este confirmată și de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, care constă în asigurarea unui nivel ridicat de protecție a mediului și în îmbunătățirea calității aerului în cadrul Uniunii, ceea ce implică reducerea efectivă a emisiilor de NO<sub>x</sub> pe toată durata normală de viață a vehiculelor. Interdicția prevăzută la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament ar fi lipsită de substanță și privată de orice efect util în cazul în care producătorii ar fi autorizați să echipeze autovehiculele cu asemenea dispozitive de manipulare exclusiv în scopul protejării motorului împotriva ancrasării și a îmbătrânirii.
- 114 În consecință, astfel cum a arătat doamna avocată generală la punctul 146 din concluzii, doar riscurile imediate de deteriorare care generează un pericol concret în timpul conducerii vehiculului sunt de natură să justifice utilizarea unui dispozitiv de manipulare.

- 115 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a treia întrebare litera a) și la a patra întrebare că articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare, cum este cel în discuție în litigiul principal, care îmbunătățește în mod sistematic, în cadrul procedurilor de omologare, performanța sistemului de control al emisiilor provenind de la vehicule în vederea respectării valorilor-limită la emisii stabilite de acest regulament pentru a obține astfel omologarea vehiculelor respective, nu poate intra sub incidența excepției privind interzicerea unor asemenea dispozitive prevăzute de această dispoziție, referitoare la protecția motorului împotriva deteriorării sau a unui accident și la funcționarea în siguranță a vehiculului, chiar dacă acest dispozitiv contribuie la prevenirea îmbătrânirii sau a ancrasării motorului.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 116 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a depune observații în fața Curții, altele decât cele ale părților, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară:

- 1) **Articolul 3 punctul 10 din 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 trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „element de proiectare”, în sensul dispoziției menționate, un program integrat în calculatorul pentru controlul motorului sau care acționează asupra acestuia, întrucât acționează asupra funcționării sistemului de control al emisiilor și reduce eficiența acestuia.**
- 2) **Articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „sistem de control al emisiilor”, în sensul acestei dispoziții, atât tehnologiile și așa-numita strategie de „posttratament a gazelor de evacuare”, care reduc emisiile în aval, și anume după formarea lor, cât și cele care, asemenea sistemului de recirculare a gazelor de evacuare, reduc emisiile în amonte, și anume în timpul formării lor.**
- 3) **Articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „dispozitiv de manipulare”, în sensul acestei dispoziții, un dispozitiv care măsoară orice parametru legat de desfășurarea procedurilor de omologare prevăzute de regulamentul menționat în scopul îmbunătățirii performanței, în cadrul acestor proceduri, a sistemului de control al emisiilor pentru a obține astfel omologarea vehiculului, chiar dacă o asemenea îmbunătățire poate fi observată, punctual, și în condiții normale de utilizare a vehiculului.**
- 4) **Articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare, cum este cel în discuție în litigiul principal, care îmbunătățește în mod sistematic, în cadrul procedurilor de omologare, performanța sistemului de control al emisiilor provenind de la vehicule în vederea respectării valorilor-limită la emisii stabilite de regulamentul menționat pentru a obține astfel omologarea acestor vehicule, nu poate intra sub incidența excepției privind interzicerea unor asemenea dispozitive prevăzute de această dispoziție, referitoare la protecția motorului împotriva deteriorării sau a unui accident și la funcționarea în siguranță a vehiculului, chiar dacă acest dispozitiv contribuie la prevenirea îmbătrânirii sau a ancrasării motorului.**

Semnături