



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

14 iulie 2022\*

„Trimitere preliminară – Aproximarea legislațiilor – Regulamentul (CE) nr. 715/2007 – Omologarea de tip a autovehiculelor – Articolul 3 punctul 10 – Articolul 5 alineatele (1) și (2) – Dispozitiv de manipulare – Autovehicule – Motor diesel – Emisii de poluanți – Sistem de control al emisiilor – Software integrat în calculatorul pentru controlul motorului – Supapă pentru recircularea gazelor de eșapament (supapa EGR) – Reducerea emisiilor de oxid de azot (NOx) limitată de o «fereastră termică» – Interzicerea folosirii unor dispozitive de manipulare ce reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor – Articolul 5 alineatul (2) litera (a) – Excepție de la această interdicție – Directiva 1999/44/CE – Vânzare de bunuri de consum și garanții conexe – Articolul 3 alineatul (2) – Dispozitiv instalat în cadrul unei reparații a unui vehicul”

În cauza C-134/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landesgericht Eisenstadt (Tribunalul Regional din Eisenstadt, Austria), prin decizia din 29 ianuarie 2020, primită de Curte la 11 martie 2020, în procedura

**IR**

împotriva

**Volkswagen AG,**

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, domnul L. Bay Larsen, vicepreședinte, domnul A. Arabadjiev, doamnele A. Prechal și K. Jürimäe, domnul C. Lycourgos și doamna I. Ziemele, președinți de cameră, și domnii M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (raportor), N. Piçarra și N. Wahl, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

\* Limba de procedură: germana.

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru IR, de M. Poduschka, Rechtsanwalt;
- pentru Volkswagen AG, de H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz Bachmann, L. K. Mannefeld, K. U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers și B. Wollenschläger, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul german, de J. Möller și D. Klebs, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de M. Huttunen și M. Noll-Ehlers, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 23 septembrie 2021,

pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 3 punctul 10 și a articolului 5 alineatele (1) și (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), precum și a articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 mai 1999 privind anumite aspecte ale vânzării de bunuri de consum și garanțiile conexe (JO 1999, L 171, p. 12, Ediție specială, 15/vol. 5, p. 89).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între IR, pe de o parte, și Volkswagen AG, pe de altă parte, în legătură cu cererea de anulare a unui contract de vânzare având ca obiect un autovehicul echipat cu un software ce reduce recircularea gazelor poluante ale acestui autovehicul în funcție de temperatura și de altitudinea detectate.

### Cadrul juridic

#### *Dreptul Uniunii*

##### *Directiva 1999/44*

- 3 Directiva 1999/44 a fost abrogată prin Directiva (UE) 2019/771 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 mai 2019 privind anumite aspecte referitoare la contractele de vânzare de bunuri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2394 și a Directivei 2009/22/CE și de abrogare a Directivei 1999/44/CE (JO 2019, L 136, p. 28), cu efect de la 1 ianuarie 2022. Totuși, având în vedere data faptelor din litigiul principal, Directiva 1999/44 rămâne aplicabilă în cazul acestuia.

4 Articolul 1 alineatul (2) litera (f) din Directiva 1999/44 prevedea:

„În sensul prezentei directive:

[...]

(f) *reparație* înseamnă, în caz de neconformitate, aducerea bunurilor de consum la conformitate cu contractul de vânzare.”

5 Articolul 3 din directiva menționată, intitulat „Drepturile consumatorului”, prevedea:

„(1) Vânzătorul este răspunzător față de consumator pentru orice neconformitate existentă în momentul livrării bunurilor.

(2) În cazul unei neconformități, consumatorul are dreptul ca bunurile să fie repuse în conformitate, gratuit, prin reparare sau înlocuire, în conformitate cu alineatul (3), sau la o reducere de preț corespunzătoare sau la rezoluțiunea contractului pentru acele bunuri, în conformitate cu alineatele (5) și (6).

[...]”

*Regulamentul nr. 715/2007*

6 Potrivit considerentelor (1) și (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.

[...]

(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. [...]”

7 Articolul 1 alineatul (1) din acest regulament prevede:

„Prezentul regulament stabilește cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor («vehiculelor») și a pieselor de schimb, cum ar fi dispozitivele pentru controlul poluării, în ceea ce privește emisiile acestora.”

8 Articolul 3 punctul 10 din regulamentul menționat prevede:

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

[...]

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, 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.”

9 Articolul 4 alineatele (1) și (2) din același regulament are următorul cuprins:

„(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. [...]

[...]”

10 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.”

- 11 Anexa I la acest regulament, intitulată „Valorile-limită la emisii”, prevede printre altele valorile-limită la emisiile de oxid de azot (NO<sub>x</sub>).

*Regulamentul nr. 692/2008*

- 12 Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului nr. 715/2007 (JO 2008, L 199, p. 1) a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 566/2011 al Comisiei din 8 iunie 2011 (JO 2011, L 158, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 692/2008”). Începând de la 1 ianuarie 2022, Regulamentul nr. 692/2008 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului nr. 715/2007, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului nr. 692/2008 și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului nr. 692/2008 (JO 2017, L 175, p. 1). Totuși, având în vedere data faptelor din litigiul principal, Regulamentul nr. 692/2008 rămâne aplicabil în cazul acestuia.

- 13 Articolul 1 din Regulamentul nr. 692/2008 prevedea:

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

- 14 Articolul 2 punctul 18 din Regulamentul nr. 692/2008 avea următorul cuprins:

„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”.

- 15 Articolul 3 alineatul (9) din acest regulament prevedea:

„Încercarea de tip 6 care măsoară emisiile la temperaturi scăzute, stabilită în anexa VIII, nu se aplică pentru vehiculele cu motorină.

Cu toate acestea, atunci când solicită omologarea de tip, producătorii prezintă autorității de omologare informații care să reflecte faptul că dispozitivul pentru post-tratarea [oxidului de azot (NO<sub>x</sub>)] atinge o temperatură suficient de ridicată pentru a funcționa eficient în decurs de 400 de secunde după pornirea la rece la -7 [grade Celsius], astfel cum se descrie la încercarea de tip 6.

În plus, producătorul furnizează autorității de omologare informații referitoare la strategia de funcționare a sistemului de recirculare a gazului de evacuare (EGR), inclusiv despre funcționarea acestuia la temperaturi scăzute.

Aceste informații includ și o descriere a oricăror efecte asupra emisiilor.

Autoritatea de omologare nu acordă omologarea de tip atunci când informațiile furnizate nu sunt suficiente pentru a demonstra faptul că dispozitivul pentru post-tratare atinge într-adevăr o temperatură suficient de ridicată pentru funcționare eficientă în perioada de timp indicată.

[...]

- 16 Articolul 10 din regulamentul menționat, intitulat „Dispozitive pentru controlul poluării”, prevede la alineatul (1):

„Producătorul asigură că dispozitivele de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehicule omologate CE, incluse în obiectul Regulamentului (CE) nr. 715/2007, sunt omologate CE ca unități tehnice separate în sensul articolului 10 alineatul (2) din 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), în conformitate cu articolul 12, articolul 13 și anexa XIII la prezentul regulament.

[...]

- 17 Anexa I la Regulamentul nr. 692/2008, intitulată „Dispoziții administrative pentru omologarea CE de tip”, prevede la punctul 3.3, intitulat „Extinderi pentru durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării (încercarea de tipul 5)”:

„3.3.1. Omologarea acordată unui tip de vehicul poate fi extinsă la tipuri diferite de vehicule, cu condiția ca parametrii pentru vehicul, motor sau sistemul de control al poluării specificați mai jos să fie identici sau să se mențină în cadrul aceluiași toleranțe stabilite:

3.3.1.1. Vehicul:

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. Parametrii sistemului de control al poluării sunt:

[...]

(c) EGR (recircularea gazelor de eșapament):

cu sau fără

tipul (cu răcire sau fără, comandă activă sau pasivă, presiune înaltă sau joasă).

[...]

### ***Dreptul austriac***

- 18 Articolul 871 din Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil general), în versiunea aplicabilă cauzei principale (denumit în continuare „ABGB”), prevede:

„În cazul în care, în declarația pe care a emis-o sau care a ajuns la cocontractantul său, o parte a săvârșit o eroare privind obiectul însuși sau o calitate esențială a acestuia cu privire la care a convenit cu titlu principal și în mod explicit, aceasta nu contractează nicio obligație dacă eroarea a fost

provocată de cocontractant sau dacă, din cauza circumstanțelor, acesta ar fi trebuit în mod evident să o observe sau chiar dacă această eroare a fost identificată la timp.”

### Litigiul principal și întrebările preliminare

- 19 În anul 2013, IR, un consumator, a încheiat un contract de vânzare având ca obiect un autovehicul marca Volkswagen, model Touran Comfortline BMT TDI, echipat cu un motor diesel de tipul EA 189 de generație Euro 5, cu o capacitate cilindrică de 1,6 litri și cu o putere de 77 kW.
- 20 IR a formulat o acțiune la Landesgericht Eisenstadt (Tribunalul Regional din Eisenstadt, Austria), instanța de trimitere, solicitând anularea acestui contract de vânzare în temeiul articolului 871 din ABGB.
- 21 Din decizia de trimitere reiese că vehiculul în discuție este echipat cu un dispozitiv intern de reducere a emisiilor, și anume o supapă pentru recircularea gazelor de eșapament (denumită în continuare „supapa EGR”), și dispune de un sistem de post-tratare a gazelor de eșapament prin intermediul unui filtru pentru particule, însă nu dispune de un sistem de tratare a oxidului de azot (NOx).
- 22 Potrivit informațiilor furnizate de instanța de trimitere, vehiculul în cauză avea inițial, în calculatorul pentru controlul motorului, un software care acționa sistemul de recirculare a gazelor de eșapament în două moduri (denumit în continuare „sistemul de comutare”), și anume un mod 0, care era activat atunci când vehiculul se afla în circulația rutieră, și un mod 1, care era activat în timpul testului de omologare de tip denumit „*New European Driving Cycle*” (NEDC) efectuat în laborator. Atunci când era aplicat modul 0, rata de recirculare a gazelor de eșapament scădea. În condiții normale de utilizare, vehiculul funcționa aproape exclusiv în modul 0 și nu respecta valorile-limită la emisiile de oxid de azot (NOx) prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007.
- 23 Printr-o scrisoare datată 8 octombrie 2015, importatorul de vehicule VW în Austria l-a informat pe IR că se impunea efectuarea unor modificări asupra vehiculului său și că producătorul va suporta toate costurile aferente reparațiilor necesare în această privință. Ulterior, IR a fost invitat să i se instaleze pe vehicul o actualizare a software-ului respectiv, care dezactiva sistemul de comutare, lucru pe care l-a acceptat.
- 24 Această actualizare a avut de asemenea ca efect setarea supapei EGR pentru a regla rata de recirculare a gazelor de eșapament astfel încât această supapă să asigure un mod de funcționare puțin poluant doar la o temperatură exterioară cuprinsă între 15 și 33 de grade Celsius și la o altitudine mai mică de 1 000 de metri (denumită în continuare „ferestra termică”), iar rata menționată, în afara acestei ferestre termice, să fie redusă liniar până la 0, ceea ce determina o creștere a emisiilor de oxid de azot (NOx) care depășea valorile-limită prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007.
- 25 Kraftfahrt-Bundesamt (Oficiul Federal pentru Circulația Autovehiculelor, Germania), autoritatea de omologare din Germania, a acordat autorizația pentru o modificare tehnică, și anume actualizarea software-ului în cauză, și deci nu a retras omologarea CE de tip. Această autoritate a constatat în special că nu exista niciun dispozitiv de manipulare interzis în sensul Regulamentului nr. 715/2007. Totuși, potrivit instanței de trimitere, autoritatea menționată nu dispunea de nicio informație cu privire la software-ul utilizat pentru actualizare, întrucât nu a solicitat comunicarea unor asemenea informații.

- 26 Instanța de trimitere consideră că sistemul de comutare care echipa inițial vehiculul în cauză nu era conform cu cerințele Regulamentului nr. 715/2007, îndeosebi cu cerințele prevăzute la articolul 5. În această privință, instanța de trimitere constată, pe de o parte, că sistemul a avut ca rezultat reglarea supapei EGR astfel încât, atunci când vehiculul era utilizat în condiții normale, utilizarea nu era conformă cu cerințele regulamentului menționat și nici cu măsurile de punere în aplicare a acestuia și, pe de altă parte, că nu era vorba despre un dispozitiv de manipulare legal, în sensul articolului 5 alineatul (2) din același regulament.
- 27 Această instanță arată deopotrivă că reiese din faptele litigiului cu care este sesizată că IR a crezut că a achiziționat un vehicul conform cu aceste cerințe și că nu l-ar fi cumpărat dacă ar fi avut cunoștință că situația era diferită.
- 28 Cu toate acestea, instanța menționată precizează că, potrivit dreptului austriac, cocontractantul unei persoane al cărei consimțământ a fost viciat de o eroare substanțială poate evita consecințele juridice ale acestei erori prin plasarea acelei persoane într-o situație identică cu cea în care s-ar fi aflat în lipsa acelei erori. Astfel, persoana în cauză nu ar mai avea un interes de a formula o acțiune.
- 29 Or, Volkswagen ar susține că instalarea software-ului în cauză a fost suficientă pentru IR, care nu ar mai avea interesul de a exercita acțiunea, fapt contestat de IR.
- 30 Astfel, instanța de trimitere arată că, pentru a se pronunța, trebuie să se stabilească dacă software-ul în cauză constituie o soluție tehnică conformă cu cerințele prevăzute de dreptul Uniunii, în special cu cele prevăzute de Regulamentele nr. 715/2007 și nr. 692/2008. În cazul unui răspuns afirmativ, contractul de vânzare încheiat de IR nu ar fi anulabil și, prin urmare, acțiunea formulată de acesta ar trebui respinsă.
- 31 Instanța de trimitere observă că, în Austria, temperaturile sunt mai mici de 15 grade Celsius în cea mai mare parte a anului. Această instanță arată că nu este posibil să se stabilească dacă fereastra termică este necesară pentru a proteja motorul împotriva deteriorărilor. Nu ar fi posibil nici să se stabilească dacă cerințele în materie de durabilitate pentru dispozitivele de control al poluării, menționate la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, ar fi respectate în cazul în care actualizarea ar fi fost efectuată fără să fi fost prevăzută o asemenea fereastră.
- 32 În aceste condiții, Landesgericht Eisenstadt (Tribunalul Regional din Eisenstadt) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul [nr. 715/2007] trebuie interpretat în sensul că este interzisă echiparea unui vehicul, în sensul articolului 1 alineatul (1) [din Regulamentul nr. 715/2007], cu o [supapă EGR], așadar, cu o componentă care poate influența emisiile, proiectată în așa fel încât rata de recirculare a gazelor de eșapament, mai precis cota de gaze de eșapament recirculate, să fie reglată să asigure un mod de funcționare cu emisii reduse numai [în fereastra termică], iar în afara acestui interval de temperatură, pe un parcurs de 10 grade Celsius și la înălțimi de peste 1 000 de metri, pe un parcurs de 250 de metri înălțime, aceasta să fie redusă în mod linear la 0 și, prin urmare, emisiile de oxid de azot (NOx) să crească și să depășească valorile-limită prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007?
- 2) În cadrul aprecierii [primei] întrebări, prezintă relevanță aspectul dacă echipamentul menționat la [prima] întrebare este necesar pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor?



- 3) În continuare, în cadrul aprecierii [celeia de a doua] întrebări, prezintă relevanță aspectul dacă componenta motorului care trebuie protejată împotriva deteriorărilor este [supapa EGR]?
- 4) În cadrul aprecierii [primei] întrebări, prezintă relevanță aspectul dacă echipamentul menționat la [prima] întrebare a fost montat pe vehicul deja din fabrică sau dacă reglarea [supapei EGR] menționată la [prima] întrebare ar fi realizată ca reparație, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva [1999/44]?”

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

#### ***Cu privire la prima întrebare***

- 33 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul procedurii de cooperare între instanțele naționale și Curte instituite prin articolul 267 TFUE, este de competența acesteia să ofere instanței naționale un răspuns util care să îi permită să soluționeze litigiul cu care este sesizată. În consecință, chiar dacă, pe plan formal, instanța de trimitere și-a limitat întrebarea doar la interpretarea unei dispoziții specifice a dreptului Uniunii, o asemenea împrejurare nu împiedică Curtea să îi furnizeze toate elementele de interpretare a dreptului Uniunii care pot fi utile pentru judecarea cauzei cu care este sesizată, indiferent dacă instanța respectivă s-a referit sau nu la aceste elemente în enunțul întrebărilor sale. În această privință, revine Curții sarcina de a extrage din ansamblul elementelor furnizate de instanța națională și mai ales din motivarea deciziei de trimitere elementele de drept al Uniunii care necesită o interpretare, având în vedere obiectul litigiului principal (Hotărârea din 15 iulie 2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, punctul 23 și jurisprudența citată).
- 34 În speță, prima întrebare face trimitere la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007. Cu toate acestea, din cererea de decizie preliminară reiese că instanța de trimitere urmărește să stabilească dacă fereastra termică constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din acest regulament, a cărui utilizare este, în principiu, interzisă în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din regulamentul menționat.
- 35 Este necesar să se arate că, în observațiile sale scrise, Volkswagen susține că instanța de trimitere prezintă în mod eronat funcționarea software-ului în cauză. Astfel, acest software ar determina o reducere a ratei de recirculare a gazelor de eșapament atunci când temperatura aerului de admitere în motor, iar nu temperatura ambientală, este mai mică de 15 grade Celsius. Or, pe plan tehnic, ar fi cert că această temperatură a aerului de admitere în motor este, în medie, mai mare cu 5 grade Celsius decât temperatura ambientală. În consecință, gazele de eșapament în totalitate ar fi recirculate atât timp cât temperatura ambientală este mai mare sau egală nu cu 15 grade Celsius, ci cu 10 grade Celsius, adică în intervalul de temperatură ambientală anuală medie din Germania, și anume 10,4 grade Celsius. În plus, această instanță ar omite să indice că, atunci când temperatura ambientală este mai mică de 10 grade Celsius, rata de recirculare a gazelor de eșapament ar fi astfel redusă linear la 0 doar în mod progresiv, până la o temperatură ambientală de -5 grade Celsius.
- 36 Cu toate acestea, trebuie amintit că, în cadrul procedurii prevăzute la articolul 267 TFUE, care este întemeiată pe o separare clară a funcțiilor între instanțele naționale și Curte, instanța națională este singura competentă să constate și să aprecieze situația de fapt din litigiul principal, precum și să interpreteze și să aplice dreptul național (Hotărârea din 9 iulie 2020, Raiffeisen Bank și BRD Groupe Société Générale, C-698/18 și C-699/18, EU:C:2020:537, punctul 46).

- 37 În aceste condiții, pentru a răspunde în mod util instanței de trimitere, este necesar să se considere că, prin intermediul primei întrebări, această instanță solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv care garantează respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute de regulamentul menționat numai atunci când temperatura exterioară se situează în fereastra termică constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul acestui articol 3 punctul 10.
- 38 Articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 definește „dispozitivul de manipulare” ca fiind „orice element de proiectare ce 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”.
- 39 Curtea a statuat că o asemenea definiție a dispozitivului de manipulare conferă un domeniu de aplicare extins noțiunii de „element de proiectare” ce 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 [Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 64].
- 40 Curtea a statuat de asemenea că intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „sistem de control al emisiilor”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, atât tehnologiile și așa-numita strategie „de post-tratare 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 [Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 90].
- 41 În speță, din decizia de trimitere reiese că vehiculul în cauză este echipat cu o supapă EGR și cu un software integrat în calculatorul pentru controlul motorului. Această supapă este una dintre tehnologiile utilizate de producătorii de autovehicule pentru controlul și reducerea emisiilor de oxid de azot (NOx) generate de arderea incompletă a carburantului. Eficiența depoluării este legată de deschiderea supapei EGR care este comandată de software-ul sus-menționat. În afară de fereastra termică stabilită prin actualizarea acestui software și menționată la punctul 24 din prezenta hotărâre, rata de recirculare a gazelor de eșapament este redusă liniar la 0, ceea ce conduce la o depășire a valorilor-limită la emisii stabilite prin Regulamentul nr. 715/2007 pentru oxidul de azot (NOx).
- 42 Astfel, software-ul în discuție în litigiul principal, programat în funcție de fereastra termică, detectează temperatura aerului, precum și altitudinea de circulație „în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007.
- 43 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 [a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 66].

- 44 Pentru a se stabili dacă software-ul în discuție în litigiul principal constituie un dispozitiv de manipulare în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, trebuie să se examineze de asemenea dacă acest software 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”.
- 45 Regulamentul nr. 715/2007 nu definește noțiunea de „funcționare și utilizare normale ale vehiculului” și nu face nicio trimitere la dreptul statelor membre pentru a se stabili sensul și conținutul acesteia.
- 46 Prin urmare, această noțiune constituie o noțiune de drept al Uniunii care trebuie să primească în întreaga Uniune Europeană o interpretare autonomă și uniformă, care trebuie stabilită ținând seama nu numai de termenii prevederilor în care ea figurează, ci și de contextul acestor prevederi și de obiectivul urmărit de ele (a se vedea prin analogie Hotărârea din 26 ianuarie 2021, *Hessischer Rundfunk*, C-422/19 și C-423/19, EU:C:2021:63, punctul 45).
- 47 Așa cum reiese din însuși modul de redactare a articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, noțiunea de „funcționare și utilizare normale” ale unui vehicul face trimitere la utilizarea acestuia în condiții normale de conducere, cu alte cuvinte nu numai, astfel cum susține în esență Volkswagen în observațiile sale scrise, la utilizarea acestuia în condițiile prevăzute pentru testul de omologare menționat la punctul 22 din prezenta hotărâre, aplicabil în perioada faptelor din litigiul principal, care este efectuat în laborator și constă în repetarea a patru cicluri urbane, urmate de un ciclu extraurban. Noțiunea amintită face trimitere în acest mod la utilizarea vehiculului respectiv în condiții reale de conducere, astfel cum ele există în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii [a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 decembrie 2020, *CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, punctele 96 și 101]. Într-adevăr, ciclurile de testare pentru emisiile provenind de la vehicule în cadrul procedurii de omologare nu sunt întemeiate pe condițiile reale de circulație [a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 decembrie 2020, *CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 92].
- 48 Această interpretare este susținută de contextul în care se înscrie articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. Astfel, 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 acționează asupra emisiilor, precum software-ul în discuție în litigiul principal, să permită vehiculelor să respecte, în condiții de utilizare normală, valorile-limită la emisii prevăzute de același regulament și de măsurile sale de punere în aplicare [Hotărârea din 17 decembrie 2020, *CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel)*, C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 97].
- 49 Or, aceste dispoziții nu evidențiază niciun element ce ar permite efectuarea unei distincții între modurile de funcționare a unui dispozitiv, precum software-ul în discuție în litigiul principal, în etapa testului de omologare și în timpul conducerii în condiții normale de utilizare a vehiculelor. Dimpotrivă, 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, chiar dacă această fază de testare nu permite reproducerea condițiilor de utilizare normale a unui vehicul, ar fi contrară obligației de a garanta limitarea efectivă a emisiilor în

asemenea condiții de utilizare [a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctele 97 și 98]. Situația este aceeași în ceea ce privește instalarea unui dispozitiv ce ar permite să se asigure această respectare doar în cadrul unei ferestre termice care, deși acoperă condițiile în care are loc faza de testare pentru omologare, nu corespunde condițiilor reale de conducere, astfel cum sunt definite la punctul 47 din prezenta hotărâre.

- 50 Interpretarea care figurează la punctul 47 din prezenta hotărâre, potrivit căreia noțiunea de „funcționare și utilizare normale” ale unui vehicul face trimitere la utilizarea sa în condiții reale de conducere, astfel cum acestea există în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii, este confirmată și de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, care constă, așa cum reiese din considerentele (1) și (6) ale acestuia, în garantarea unui nivel ridicat de protecție a mediului și, mai specific, în reducerea considerabilă a emisiilor de oxid de azot (NOx) ce provin de la vehiculele diesel pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile limită la emisii [a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctele 67, 86 și 87].
- 51 În ceea ce privește aspectul dacă un software precum cel în discuție în litigiul principal reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții normale de conducere, este cert că temperaturile ambientale mai mici de 15 grade Celsius, dar și conducerea pe drumuri situate la o altitudine mai mare de 1 000 de metri au un caracter obișnuit pe teritoriul Uniunii.
- 52 În plus, trebuie să se arate că Regulamentul nr. 692/2008, aplicabil situației de fapt din litigiul principal, care, în temeiul articolului 1 din acesta, stabilește dispozițiile de aplicare a articolelor 4, 5 și 8 din Regulamentul nr. 715/2007, prevede la articolul 3 alineatul (9) al doilea paragraf că producătorii comunică autorității de omologare informații care să reflecte faptul că dispozitivul pentru post-tratarea oxidului de azot (NOx) de la vehiculele lor atinge o temperatură suficient de ridicată pentru a funcționa eficient în decurs de 400 de secunde după pornirea la rece la -7 grade Celsius. Potrivit acestui articol 3 alineatul (9) al cincilea paragraf, autoritatea de omologare nu acordă omologarea de tip atunci când informațiile furnizate nu sunt suficiente pentru a demonstra că dispozitivul pentru post-tratare atinge într-adevăr o temperatură suficient de ridicată pentru funcționare eficientă în perioada de timp indicată. Această din urmă dispoziție confirmă interpretarea potrivit căreia valorile-limită la emisii prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007 trebuie respectate atunci când temperaturile sunt net inferioare celei de 15 grade Celsius.
- 53 Prin urmare, este necesar să se considere că un software precum cel în discuție în litigiul principal reduce eficacitatea sistemului de control al emisiilor „în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007, și constituie, așadar, un dispozitiv de manipulare în sensul acestei dispoziții.
- 54 În consecință, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv care garantează respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute de regulamentul menționat numai în fereastra termică constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul acestui articol 3 punctul 10.

## ***Cu privire la a doua și la a treia întrebare***

### *Cu privire la admisibilitate*

- 55 IR susține că a doua întrebare, prin intermediul căreia instanța de trimitere ridică problema dacă împrejurarea că un dispozitiv precum fereastra termică este necesar pentru a proteja motorul împotriva deteriorărilor are vreo influență în ceea ce privește caracterul licit al unui asemenea dispozitiv, este de natură ipotetică întrucât această instanță a arătat că nu a fost în măsură să stabilească dacă fereastra termică era necesară pentru a proteja motorul vehiculului în cauză împotriva deteriorărilor.
- 56 Trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul cooperării dintre Curte 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 relevanța 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].
- 57 Rezultă că întrebările privind dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de relevanță. 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].
- 58 În speță, este adevărat că, în cererea de decizie preliminară, instanța de trimitere arată că nu este posibil să se stabilească dacă fereastra termică este necesară pentru a proteja motorul vehiculului în cauză împotriva deteriorărilor.
- 59 Cu toate acestea, reiese de asemenea din această cerere că, prin intermediul celei de a doua și al celei de a treia întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere își exprimă îndoielile cu privire la interpretarea care trebuie dată articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, care prevede că interdicția privind folosirea dispozitivelor de manipulare ce reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor nu se aplică în cazul în care „necesitatea dispozitivului este justificată în ceea ce privește protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului”.
- 60 În aceste condiții, nu este evident că interpretarea articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, solicitată de instanța de trimitere, nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal ori privește o problemă de natură ipotetică.
- 61 A doua și a treia întrebare sunt, așadar, admisibile.

*Cu privire la fond*

- 62 Prin intermediul celei de a doua și al celei de a treia întrebări, 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 ce garantează respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute de acest regulament numai în fereastra termică poate intra sub incidența excepției de la interdicția privind folosirea unor asemenea dispozitive, prevăzută de această dispoziție, dacă acel dispozitiv urmărește să protejeze supapa EGR.
- 63 În măsura în care enunță o excepție de la interdicția privind folosirea dispozitivelor de manipulare ce reduc eficiența sistemului de control al emisiilor, această dispoziție trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte [a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctele 111 și 112].
- 64 În ceea ce privește mai întâi noțiunea de „motor” care se regăsește la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctele 118 și 119 din concluzii, anexa I la Regulamentul nr. 692/2008 face o diferențiere explicită între motor și sistemul de control al poluării. Astfel, cerințele referitoare la „[m]otor” sunt prevăzute la punctul 3.3.1.2 din această anexă, pe când cele referitoare la „[p]arametrii sistemului de control al poluării” sunt prevăzute la punctul 3.3.1.3 din anexa menționată. Acest din urmă punct include în mod expres, la litera (c), recircularea gazelor de eșapament. În consecință, supapa EGR care, la deschidere, permite tranzitul gazelor de evacuare în galeria de admisie pentru a fi arse a doua oară constituie o componentă distinctă a motorului. Astfel, supapa EGR se situează la ieșirea motorului, după galeria de evacuare.
- 65 În ceea ce privește, în continuare, noțiunile de „accident” și de „deteriorări”, care figurează la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, Curtea a statuat că, pentru a putea fi justificat în conformitate cu această dispoziție, un dispozitiv de manipulare ce reduce eficacitatea sistemului de control al emisiilor trebuie să permită protejarea motorului împotriva deteriorărilor neașteptate și excepționale [Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 109].
- 66 În orice caz, ancrasarea și îmbătrânirea motorului nu pot fi deci considerate un „accident” sau o „deteriorare”, în sensul acestei dispoziții, întrucât evenimentele respective sunt, în principiu, previzibile și inerente pentru funcționarea normală a vehiculului [Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 110].
- 67 Această interpretare este confirmată și de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, care constă, astfel cum s-a arătat la punctul 50 din prezenta hotărâre, în asigurarea unui nivel ridicat de protecție a mediului și în îmbunătățirea calității aerului în Uniune, ceea ce implică reducerea efectivă a emisiilor de oxid de azot (NOx) pe toată durata normală de viață a vehiculelor. Într-adevăr, interdicția prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din acest regulament ar fi lipsită de conținut 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 [Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 113].

- 68 Numai riscurile imediate de deteriorare sau de accident la motor, care generează un pericol concret în timpul conducerii unui vehicul, sunt, așadar, de natură să justifice folosirea unui dispozitiv de manipulare, în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007.
- 69 Interpretarea termenului „deteriorare” dată de Curte în Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel) (C-693/18, EU:C:2020:1040), nu este contestată prin argumentul prezentat de guvernul german și de Volkswagen potrivit căruia, din versiunile acestui termen în limbile engleză („*damage*”) și germană („*Beschädigung*”), rezultă că termenul respectiv nu acoperă doar evenimente neașteptate și imprevizibile.
- 70 Astfel, pe de o parte, așa cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 115 din concluzii, deși, spre deosebire de definiția aceluiași termen în limba franceză, definițiile acestuia în limbile engleză și germană nu implică neapărat ca o deteriorare să fie rezultatul unui eveniment „neașteptat”, ele nu infirmă interpretarea termenului „deteriorare” reținută de Curte. Pe de altă parte, trebuie amintit că interpretarea strictă a Curții se întemeiază pe motivele amintite la punctele 63 și 67 din prezenta hotărâre.
- 71 Cu toate acestea, guvernul german și Volkswagen arată că dispozitivul de manipulare în cauză este justificat întrucât, în cazul unor temperaturi prea scăzute sau prea ridicate, se pot forma depozite cu ocazia recirculării gazelor de eșapament și pot conduce astfel la o poziționare necorespunzătoare a supapei EGR, și anume, de exemplu, o supapă care nu se mai deschide sau nu se mai închide corect, chiar o blocare completă a acestei supape. Or, o supapă EGR deteriorată sau poziționată necorespunzător ar putea provoca deteriorări motorului însuși și ar putea conduce printre altele la pierderi de putere ale vehiculului. În plus, ar fi imposibil să se prevadă și să se calculeze momentul în care ar fi atins pragul de deficiență a supapei EGR, acest prag putând fi depășit în mod neașteptat și imprevizibil, chiar dacă s-ar efectua o întreținere regulată a acestei supape. Pierderile de putere ale vehiculului care survin în mod neașteptat și imprevizibil ar afecta funcționarea în siguranță a vehiculului, crescând, de exemplu, în mod considerabil riscul unui accident grav de circulație în momentul efectuării unei manevre de depășire.
- 72 Mai mult, Volkswagen susține că ancrasarea unor componente ale sistemului de recirculare a gazelor de eșapament, prin faptul că provoacă o disfuncționalitate a supapei EGR care poate merge până la blocarea acesteia, este de natură să determine arderea filtrului pentru particule și incendierea motorului sau chiar, ulterior, incendierea întregului vehicul, ceea ce ar compromite funcționarea în siguranță a vehiculului.
- 73 În această privință, este necesar să se arate că reiese din însuși modul de redactare a articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 că, pentru a intra sub incidența excepției prevăzute de această dispoziție, necesitatea unui dispozitiv de manipulare trebuie să fie justificată nu numai pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident, ci și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului. Într-adevăr, astfel cum a arătat domnul avocatul general la punctul 106 din concluzii, ținând seama de utilizarea în cuprinsul dispoziției respective a conjuncției „și”, ea trebuie interpretată în sensul că sunt cumulative condițiile pe care le prevede.
- 74 Prin urmare și ținând cont, astfel cum s-a subliniat la punctul 63 din prezenta hotărâre, de interpretarea strictă pe care trebuie să o primească această excepție, un dispozitiv de manipulare precum cel în discuție în litigiul principal nu poate fi justificat în temeiul excepției respective decât în măsura în care se stabilește că acest dispozitiv răspunde strict necesității de a evita riscurile

imediate de deteriorare sau de accident la motor, cauzate de o disfuncționalitate a unei componente a sistemului de recirculare a gazelor de eșapament, care este de o asemenea gravitate încât generează un pericol concret la momentul conducerii vehiculului echipat cu dispozitivul respectiv. Așa cum a subliniat domnul avocat general la punctul 126 din concluzii, totuși, o verificare de acest gen ține, în litigiul principal, de aprecierea faptelor, care este de competența exclusivă a instanței de trimitere.

- 75 În plus, deși este adevărat că articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 nu impune în mod formal alte condiții pentru aplicarea excepției prevăzute în această dispoziție, nu este mai puțin adevărat că un dispozitiv de manipulare ce ar trebui, în condiții normale de circulație, să funcționeze în cea mai mare parte a anului pentru ca motorul să fie protejat împotriva deteriorărilor sau împotriva unui accident și pentru ca funcționarea în siguranță a vehiculului să fie asigurată ar fi în mod vădit contrar obiectivului urmărit de acest regulament, de la care dispoziția menționată permite să se deroge doar în împrejurări specifice, și ar ajunge să aducă o atingere disproporționată însuși principiului limitării de către vehicule a emisiilor de oxid de azot (NOx).
- 76 Ținând seama de interpretarea strictă care trebuie dată acestui articol 5 alineatul (2) litera (a), un asemenea dispozitiv de manipulare nu poate fi, așadar, justificat în temeiul dispoziției menționate.
- 77 Dacă s-ar admite că un dispozitiv de manipulare precum cel descris la punctul 75 din prezenta hotărâre poate intra sub incidența excepției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, s-ar ajunge la aplicarea acestei excepții în cea mai mare parte a anului în condiții reale de conducere existente pe teritoriul Uniunii, astfel încât principiul interzicerii unor asemenea dispozitive de manipulare, stabilit la acest articol 5 alineatul (2), ar putea, în practică, să fie aplicat mai rar decât excepția amintită.
- 78 Pe de altă parte, Volkswagen și guvernul german susțin că noțiunea de „necesitate” a unui dispozitiv de manipulare nu presupune cea mai bună tehnică disponibilă și că trebuie să se țină seama de stadiul tehnicii la data omologării CE de tip pentru a se aprecia dacă această necesitate se justifică pentru protecția motorului și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului, în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007. Or, nu s-ar contesta faptul că folosirea unui sistem EGR care funcționează în funcție de o fereastră termică, într-o măsură diferită în funcție de data omologării, corespunde stadiului tehnicii. În plus, interpretarea termenului „necesitate” care figurează în această dispoziție ar trebui să țină seama de necesitatea de evaluare comparativă a intereselor în materie de mediu cu interesele economice ale producătorilor.
- 79 În această privință, trebuie să se sublinieze, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 129 din concluzii, pe de o parte, că reiese din considerentul (7) al Regulamentului nr. 715/2007 că, atunci când legiuitorul Uniunii a stabilit valorile-limită la emisiile de poluanți, a luat în considerare interesele economice ale producătorilor și în special costurile impuse întreprinderilor de necesitatea respectării acestor valori. Revine astfel producătorilor sarcina de a se adapta și de a aplica dispozitive tehnice adecvate pentru respectarea valorilor menționate, acest regulament neimpunând în niciun fel recurgerea la o anumită tehnologie.
- 80 Pe de altă parte, astfel cum s-a arătat la punctul 67 din prezenta hotărâre, obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, care constă în asigurarea unui nivel ridicat de protecție a mediului și în îmbunătățirea calității aerului în Uniune, implică reducerea efectivă a emisiilor de oxid de azot (NOx) pe toată durata normală de viață a vehiculelor [Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și



alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 113]. Or, autorizarea unui dispozitiv de manipulare în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament pentru simplul motiv că, de exemplu, cheltuielile de cercetare sunt ridicate, că dispozitivul tehnic este costisitor sau că operațiunile de mentenanță a vehiculului sunt mai frecvente și mai scumpe pentru utilizator, ar repune în discuție acest obiectiv.

- 81 În aceste împrejurări și având în vedere că, astfel cum s-a amintit la punctele 63 și 74 din prezenta hotărâre, această dispoziție trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte, se impune să se considere că „necesitatea” unui dispozitiv de manipulare, în sensul dispoziției menționate, există numai atunci când, la momentul omologării CE de tip a acestui dispozitiv sau a vehiculului care este echipat cu acesta, nicio altă soluție tehnică nu permite evitarea riscurilor imediate de deteriorări sau de accident la motor, care generează un pericol concret la momentul conducerii vehiculului.
- 82 În consecință, este necesar să se răspundă la a doua și la a treia întrebare că articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare ce garantează respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute de acest regulament numai în fereastra termică nu poate intra sub incidența excepției de la interdicția privind folosirea unor asemenea dispozitive, prevăzută de această dispoziție, doar pentru faptul că dispozitivul respectiv urmărește să protejeze supapa EGR, în afara cazului în care se stabilește că dispozitivul respectiv răspunde în mod strict necesității de a evita riscurile imediate de deteriorări sau de accident la motor, ocazionate de o disfuncționalitate a acestei componente de o asemenea gravitate încât generează un pericol concret la momentul conducerii vehiculului echipat cu acest dispozitiv. În orice caz, nu poate intra sub incidența excepției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 un dispozitiv de manipulare ce ar trebui, în condiții normale de circulație, să funcționeze în cea mai mare parte a anului pentru ca motorul să fie protejat împotriva deteriorărilor sau împotriva unui accident și pentru ca funcționarea în siguranță a vehiculului să fie asigurată.

#### *Cu privire la a patra întrebare*

- 83 În conformitate cu jurisprudența menționată la punctul 33 din prezenta hotărâre și având în vedere elementele cuprinse în cererea de decizie preliminară, este necesar, pentru a da un răspuns util instanței de trimitere, să se considere că, prin intermediul celei de a patra întrebări, această instanță solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 3 punctul 10 din acest regulament trebuie interpretat în sensul că împrejurarea că un dispozitiv de manipulare, în înțelesul acestei din urmă dispoziții, a fost instalat după punerea în circulație a unui vehicul, în cadrul unei reparații, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44, este relevantă pentru a se aprecia dacă folosirea acestui dispozitiv este interzisă în temeiul articolului 5 alineatul (2) menționat.

#### *Cu privire la admisibilitate*

- 84 Guvernul german consideră că prezenta întrebare este inadmisibilă, întrucât decizia de trimitere nu prezintă motivele pentru care răspunsul la o asemenea întrebare ar fi necesar pentru soluționarea litigiului principal.

- 85 În speță, nu este evident că a patra întrebare se încadrează în una dintre situațiile enumerate la punctul 57 din prezenta hotărâre, în care Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare.
- 86 Dimpotrivă, din cererea de decizie preliminară reiese, pe de o parte, că scopul instalării dispozitivului de manipulare în cauză a fost acela de a remedia caracterul ilicit al sistemului de comutare, precum și de a îndeplini cerințele Regulamentului nr. 715/2007 prin intermediul unei reparații și, pe de altă parte, că instanța de trimitere consideră că este necesar să se stabilească dacă împrejurarea că, la momentul punerii în circulație, vehiculul nu era echipat cu dispozitivul de manipulare în cauză are o incidență asupra aprecierii conformității acestui dispozitiv cu regulamentul menționat.
- 87 Prin urmare, a patra întrebare este admisibilă.

*Cu privire la fond*

- 88 Nici din modul de redactare a articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, care prevede că este interzisă folosirea dispozitivelor de manipulare ce reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor, sub rezerva anumitor excepții, nici din modul de redactare a articolului 3 punctul 10 din acest regulament, care definește termenul „dispozitiv de manipulare” nu reiese că trebuie să se facă distincție după cum un asemenea dispozitiv este instalat în stadiul producerii unui vehicul sau numai după punerea sa în circulație, în special în urma unei reparații, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44, pentru a se aprecia dacă folosirea acestui dispozitiv este interzisă.
- 89 Această interpretare este susținută, astfel cum subliniază domnul avocat general la punctele 137 și 138 din concluzii, de contextul în care se înscriu aceste dispoziții ale Regulamentului nr. 715/2007 și de obiectivul urmărit de acest regulament.
- 90 Într-adevăr, pe de o parte, în ceea ce privește contextul acestor dispoziții, trebuie să se arate că, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) primul paragraf a doua teză din Regulamentul nr. 715/2007, producătorii fac dovada faptului că toate dispozitivele noi de schimb pentru controlul poluării care necesită o omologare de tip și vândute sau puse în exploatare în interiorul Uniunii sunt omologate în conformitate cu acest regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare. Acest articol 4 alineatul (1) prevede, la al doilea paragraf, că obligația amintită include respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute în anexa I la acest regulament și a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 5 din regulamentul menționat.
- 91 Mai mult, potrivit articolului 10 alineatul (1) din Regulamentul nr. 692/2008, „[p]roducătorul asigură că dispozitivele de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehicule omologate CE, incluse în obiectul Regulamentului [nr. 715/2007], sunt omologate CE ca unități tehnice separate în sensul articolului 10 alineatul (2) din Directiva [2007/46], în conformitate cu articolul 12, articolul 13 și anexa XIII la prezentul regulament”.
- 92 Din aceste dispoziții ale Regulamentelor nr. 715/2007 și nr. 692/2008 rezultă că dispozitivele de control al poluării trebuie să respecte obligațiile prevăzute în Regulamentul nr. 715/2007, indiferent dacă sunt instalate inițial sau după punerea în circulație a unui vehicul.

- 93 Pe de altă parte, a permite ca producătorii de vehicule să instaleze, după punerea în circulație a unui vehicul, un dispozitiv de manipulare ce nu respectă aceste obligații ar fi contrar obiectivului urmărit de Regulamentul nr. 715/2007, menționat la punctul 50 din prezenta hotărâre, care constă în garantarea unui nivel ridicat de protecție a mediului și, mai specific, în reducerea considerabilă a emisiilor de oxid de azot (NOx) care provin de la vehiculele diesel pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii.
- 94 În consecință, este necesar să se răspundă la a patra întrebare că articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 3 punctul 10 din acest regulament trebuie interpretat în sensul că împrejurarea că un dispozitiv de manipulare, în înțelesul acestei din urmă dispoziții, a fost instalat după punerea în circulație a unui vehicul, în cadrul unei reparații, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44, nu este relevantă pentru a se aprecia dacă folosirea dispozitivului respectiv este interzisă în temeiul acestui articol 5 alineatul (2).

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

- 95 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 prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) 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 coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv care garantează respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute de regulamentul menționat numai atunci când temperatura exterioară se situează între 15 și 33 de grade Celsius, iar altitudinea de circulație este mai mică de 1 000 de metri constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul acestui articol 3 punctul 10.**
- 2) **Articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare ce garantează respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute de acest regulament numai atunci când temperatura exterioară se situează între 15 și 33 de grade Celsius, iar altitudinea de circulație este mai mică de 1 000 de metri nu poate intra sub incidența excepției de la interdicția privind folosirea unor asemenea dispozitive, prevăzută de această dispoziție, doar pentru faptul că dispozitivul respectiv urmărește să protejeze supapa pentru recircularea gazelor de eșapament, în afara cazului în care se stabilește că dispozitivul respectiv răspunde în mod strict necesității de a evita riscurile imediate de deteriorări sau de accident la motor, ocazionate de o disfuncționalitate a acestei componente de o asemenea gravitate încât generează un pericol concret la momentul conducerii vehiculului echipat cu acest dispozitiv. În orice caz, nu poate intra sub incidența excepției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 un dispozitiv de manipulare ce ar**

**trebui, în condiții normale de circulație, să funcționeze în cea mai mare parte a anului pentru ca motorul să fie protejat împotriva deteriorărilor sau împotriva unui accident și pentru ca funcționarea în siguranță a vehiculului să fie asigurată.**

- 3) Articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 3 punctul 10 din acest regulament trebuie interpretat în sensul că împrejurarea că un dispozitiv de manipulare, în înțelesul acestei din urmă dispoziții, a fost instalat după punerea în circulație a unui vehicul, în cadrul unei reparații, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 1999/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 mai 1999 privind anumite aspecte ale vânzării de bunuri de consum și garanțiile conexe, nu este relevantă pentru a se aprecia dacă folosirea dispozitivului respectiv este interzisă în temeiul acestui articol 5 alineatul (2).**

Semnături