



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

21 martie 2023*

„Trimitere preliminară – Apropierea legislațiilor – Omologarea de tip a autovehiculelor – Directiva 2007/46/CE – Articolul 18 alineatul (1) – Articolul 26 alineatul (1) – Articolul 46 – Regulamentul (CE) nr. 715/2007 – Articolul 5 alineatul (2) – Autovehicule – Motor diesel – Emisii de poluanți – Supapă pentru recircularea gazelor de eșapament (valvă EGR) – Reducerea emisiilor de oxid de azot (NOx) limitată de o «fereastră termică» – Dispozitiv de manipulare – Protecția intereselor unui cumpărător individual al unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit – Drept la reparație întemeiat pe răspunderea delictuală a producătorului acestui vehicul – Modul de calcul al despăgubirii – Principiul efectivității – Articolul 267 TFUE – Admisibilitate – Sesizarea Curții de către un judecător unic”

În cauza C-100/21,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg, Germania), prin decizia din 12 februarie 2021, primită de Curte la 17 februarie 2021, în procedura

QB

împotriva

Mercedes-Benz Group AG, fostă Daimler AG,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, domnul L. Bay Larsen, vicepreședinte, domnul A. Arabadjiev, doamnele A. Prechal, K. Jürimäe și domnul P. G. Xuereb (raportor), președinți de cameră, domni M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen și N. Wahl, doamna I. Ziemele, domnul Z. Csehi și doamna O. Spineanu-Matei, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: doamna M. Krausenböck, administratoare,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 8 martie 2022,

* Limba de procedură: germana.

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru QB, de P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser și A. Pacura, Rechtsanwälte;
- pentru Mercedes-Benz Group AG, de M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner și N. Wimmer, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul german, de J. Möller și D. Klebs, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de M. Huttunen, M. Noll-Ehlers și K. Talabér-Ritz, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 2 iunie 2022,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 18 alineatul (1), a articolului 26 alineatul (1) și a articolului 46 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), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 385/2009 al Comisiei din 7 mai 2009 (JO 2009, L 118, p. 13) (denumită în continuare „directiva-cadru”), coroborate cu articolul 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), precum și interpretarea articolului 267 al doilea paragraf TFUE.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între QB, pe de o parte, și Mercedes-Benz Group AG, fostă Daimler AG, un producător de autovehicule, pe de altă parte, în legătură cu dreptul la reparație de care QB se prevaleară și calculul quantumului despăgubirii care îi este eventual datorată ca urmare a achiziționării unui autovehicul cu motor diesel echipat cu un software ce reduce recircularea gazelor poluante ale acestui vehicul în funcție de temperatura exterioară neconform cu cerințele care decurg din dreptul Uniunii.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva-cadru

3 Directiva-cadru a fost abrogată prin Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1), cu efect de la 1 septembrie 2020. Cu toate acestea, ținând seama de data faptelor din litigiul principal, rămâne aplicabilă directiva-cadru menționată.

4 Potrivit considerentului (3) al directivei-cadru menționate:

„Ar trebui realizată armonizarea și precizarea prin acte de reglementare a cerințelor tehnice aplicabile sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate și vehiculelor. Actele de reglementare respective ar trebui să aibă drept obiectiv principal asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, de protecție a sănătății, a mediului, de eficiență energetică și de protecție împotriva utilizării neautorizate.”

5 Articolul 1 din aceeași directivă-cadru prevedea:

„Prezenta directivă instituie un cadru armonizat, care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care fac parte din domeniul său de aplicare, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a facilita înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a acestora în interiorul Comunității.

[...]

Pentru a asigura aplicarea prezentei directive, cerințele tehnice specifice privind fabricația și funcționarea vehiculelor sunt prevăzute în acte de reglementare, a căror listă exhaustivă figurează în anexa IV la prezenta directivă.”

6 Articolul 3 din directiva-cadru prevedea la punctele 5 și 36:

„În sensul prezentei directive și al actelor de reglementare enumerate în anexa IV, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul lor:

[...]

5. «omologare CE de tip» înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă sau în actele de reglementare enumerate la anexa IV sau XI.

[...]

36. «certificat de conformitate» înseamnă documentul prezentat în anexa IX, eliberat de producător și care certifică faptul că, în momentul fabricării, un vehicul aparținând seriei tipului omologat în conformitate cu prezenta directivă a respectat toate actele de reglementare.”

7 Articolul 4 din această directivă-cadru avea următorul cuprins:

„(1) Statele membre se asigură că producătorii care solicită omologarea își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentei directive.

(2) Statele membre omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive.

(3) Statele membre înmatriculează sau permit vânzarea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive.

[...]”

8 Articolul 8 alineatul (6) din directiva-cadru menționată prevedea:

„Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui vehicul, precizând motivele deciziei sale.”

9 Potrivit articolului 13 alineatul (1) din aceeași directivă-cadru:

„Producătorul informează fără întârziere statul membru care a acordat omologarea CE de tip asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare. Statul membru poate decide, în conformitate cu reglementările din prezentul capitol, asupra procedurii care trebuie urmată. În cazul în care este necesar, statul membru decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare CE de tip trebuie să fie acordată.”

10 Articolul 18 alineatul (1) din directiva-cadru prevedea:

„În calitate de deținător al unei omologări CE de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.

[...]”

11 Articolul 26 alineatul (1) din această directivă-cadru avea următorul cuprins:

„Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 29 și 30, statele membre înmatriculează și permit vânzarea sau punerea în exploatare a vehiculelor numai dacă acestea sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu articolul 18.

[...]”

12 Articolul 30 alineatul (1) din directiva-cadru menționată prevedea:

„Dacă statul membru care a acordat omologarea CE de tip constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, acesta ia măsurile necesare,

inclusiv, după caz, retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate produse, după caz, sunt aduse în conformitate cu tipul omologat. Autoritatea de omologare a statului membru notifică măsurile luate autorităților de omologare din celelalte state membre.”

- 13 Articolul 46 din aceeași directivă-cadru prevede:

„Statele membre determină sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor prezentei directive, în special a restricțiilor cuprinse sau care rezultă din articolul 31, și a actelor de reglementare enumerate în partea I a anexei IV și iau toate măsurile necesare pentru punerea în practică a acestora. Sancțiunile stabilite trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Comisiei [Europene] îi sunt notificate de către statele membre aceste dispoziții până la 29 aprilie 2009, precum și orice modificări ulterioare aduse acestora, cât mai curând posibil.”

- 14 Anexa IX la directiva-cadru descria conținutul certificatului de conformitate CE. Punctul 0 din această anexă prevede:

„Certificatul de conformitate este o declarație furnizată cumpărătorului de producătorul vehiculului pentru a îl asigura pe acesta că vehiculul pe care l-a achiziționat respectă legislația comunitară în vigoare la momentul fabricării lui.

De asemenea, certificatul de conformitate permite autorităților competente din statele membre să înmatriculeze vehiculele fără a-i cere solicitantului să furnizeze documente tehnice suplimentare.

[...]”

Regulamentul nr. 715/2007

- 15 Potrivit considerentelor (1), (5), (6) și (17) ale Regulamentului nr. 715/2007:

„(1) [...] [C]erințele 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.

[...]

(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 [(NO_x)] ce provin de la vehiculele diesel. [...]

[...]

(17) Pentru a evita apariția oricăror bariere tehnice în comerțul dintre statele membre, este necesară o metodă standardizată de măsurare a consumului de carburant și a emisiilor de dioxid de carbon provenind de la vehicule. De asemenea, este necesar să li se asigure clienților și utilizatorilor informații obiective și precise.”

16 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.”

17 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, 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.”

18 Articolul 4 alineatele (1)-(3) din același regulament 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. [...]

[...]

(3) Producătorii indică valorile referitoare la emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant într-un document pe care îl pun la dispoziția cumpărătorului vehiculului în momentul cumpărării.”

19 Articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007 are următorul cuprins:

„(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 a 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;

[...]”

20 Potrivit articolului 13 din acest regulament:

„(1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării de către producători a dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, adecvate și descurajante. [...]

(2) Fac obiectul unei sancțiuni încălcările sub forma unor:

[...]

(d) utilizarea dispozitivelor de manipulare;

[...]”

Dreptul german

21 Articolul 823 din Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil, denumit în continuare „BGB”) prevede:

„(1) Oricine, cu intenție sau din neglijență, aduce atingere în mod ilicit vieții, corpului, sănătății, libertății, proprietății sau oricărui alt drept al altuia este obligat să îl despăgubească pentru prejudiciul rezultat.

(2) Aceeași obligație revine persoanei care încalcă o lege prin care se urmărește protecția alteia. Dacă, potrivit legii, este posibilă încălcarea legii și fără săvârșirea unei fapte din culpă, obligația de reparare nu ia naștere decât în cazul în care există o culpă.”

22 Articolul 348 din Zivilprozessordnung (Codul de procedură civilă, denumit în continuare „ZPO”) prevede:

„(1) Secția civilă se pronunță prin intermediul unuia dintre membrii săi în calitate de judecător unic [...]

[...]

(3) Judecătorul unic trimite litigiul înapoi la secția civilă pentru o nouă examinare atunci când:

1. cauza prezintă dificultăți deosebite de fapt sau de drept;
2. cauza are o importanță fundamentală sau
3. părțile convin cu privire la aceasta.

Secția se resesizează cu litigiul atunci când sunt întrunite condițiile prevăzute la punctul 1 sau 2. Ea se pronunță în această privință prin ordonanță. Este exclus un nou transfer către judecătorul unic.

[...]"

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 23 La 20 martie 2014, QB a cumpărat de la Auto Y GmbH un autovehicul de ocazie marca Mercedes-Benz, modelul C 220 CDI, echipat cu un motor diesel de generație Euro 5, cu un kilometraj de 28 591 km, la prețul de 29 999 de euro. Acest vehicul, introdus pe piață de producătorul de automobile Daimler, a fost înmatriculat pentru prima dată la 15 martie 2013.
- 24 Vehiculul menționat este echipat cu un software de programare a motorului ce reduce rata de recirculare a gazelor de eșapament atunci când temperaturile exterioare se situează sub un anumit prag, ceea ce are drept consecință o creștere a emisiilor de NOx. Astfel, această recirculare este pe deplin eficientă numai dacă temperatura exterioară nu scade sub acest prag (denumită în continuare „fereastra termică”). În această privință, temperatura exterioară precisă sub nivelul căreia intervine reducerea acestei rate de recirculare și amploarea acestei reduceri fac obiectul dezbaterilor între părțile din litigiul principal.
- 25 QB a introdus o acțiune la Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg, Germania), care este instanța de trimitere, având ca obiect repararea prejudiciului pe care Mercedes-Benz Group i l-ar fi cauzat prin echiparea vehiculului în cauză cu dispozitive de manipulare interzise în temeiul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.
- 26 În fața acestei instanțe, părțile din litigiul principal au dezbătut astfel dacă vehiculul în cauză este echipat cu asemenea dispozitive ilicite, întinderea unui eventual drept la reparație al QB și eventuala imputare, asupra cuantumului reparației, a avantajului obținut de QB prin utilizarea acestui vehicul.
- 27 Instanța de trimitere consideră că fereastra termică constituie un dispozitiv de manipulare ilicit în sensul articolului 3 punctul 10 și al articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Astfel, rata de recirculare a gazelor de eșapament a vehiculului în cauză și, prin urmare, eficacitatea sistemului de control al emisiilor ar fi deja reduse la o temperatură exterioară mai mare de 0 grade Celsius, în timp ce această temperatură face parte din „condiții[le] care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului”, în sensul articolului 3 punctul 10 menționat.

- 28 Această instanță consideră de asemenea că, la prima vedere, excepția prevăzută la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 nu este aplicabilă în litigiul principal, întrucât numai riscurile imediate de deteriorare care generează un pericol concret în timpul conducerii vehiculului sunt de natură să justifice utilizarea unui dispozitiv de manipulare [Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punctul 114]. Or, aceasta are îndoieli că o fereastră termică ce are ca obiectiv împiedicarea formării de depozite în motor și prevenirea în acest fel a uzurii lui îndeplinește condițiile stricte de aplicare a acestei excepții.
- 29 Potrivit instanței de trimitere, lui QB i s-ar putea recunoaște un drept la repararea prejudiciului în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB, care nu impune decât existența simplei neglijențe. Totuși, această dispoziție ar presupune încălcarea unei legi destinate să protejeze o altă persoană, ceea ce, potrivit jurisprudenței Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania), înseamnă că legea respectivă urmărește să protejeze un particular sau un grup de persoane de încălcarea unui interes juridic specific. În această privință, ar fi suficient ca legea menționată să fi fost adoptată cu obiectivul de a conferi protecție juridică acestui particular sau acestui grup de persoane, chiar dacă ea privește în principal protecția unui interes general. În plus, dispoziția menționată ar implica faptul că pericolul împotriva căruia se consideră că aceeași lege conferă protecție se materializează printr-un prejudiciu concret și că persoana sau persoanele prejudiciate efectiv intră în domeniul de aplicare personal al legii în discuție. Prin urmare, instanța de trimitere ridică problema dacă articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din directiva-cadru, precum și articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 vizează, pe lângă protecția intereselor generale, și pe cea a intereselor unui particular, cumpărătorul unui vehicul care nu este conform cu dreptul Uniunii, în special atunci când vehiculul respectiv este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în temeiul acestei din urmă dispoziții.
- 30 În jurisprudența și în doctrina germane, interpretările cu privire la aceste aspecte ar fi divergente. Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) ar considera că actele Uniunii adoptate în vederea armonizării cerințelor tehnice aplicabile vehiculelor vizează în principal un nivel ridicat de siguranță rutieră, precum și de protecție a sănătății și a mediului. În plus, articolul 5 din Regulamentul nr. 715/2007 nu ar urmări să protejeze dreptul la autodeterminare economică al cumpărătorului individual al unui vehicul.
- 31 Mai multe instanțe regionale ar considera, dimpotrivă, că articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din directiva-cadru, precum și articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 au de asemenea ca obiect protecția individuală a cumpărătorului unui vehicul. Astfel, unul dintre obiectivele certificatului de conformitate ar fi, potrivit anexei IX la directiva-cadru, ca producătorul unui vehicul să îl asigure pe cumpărătorul vehiculului respectiv că acesta este conform cu dispozițiile legale aplicabile în Uniune în momentul fabricării sale. Certificatul menționat ar avea de asemenea obiectivul de a facilita procedura administrativă de înmatriculare și libera circulație a mărfurilor în cadrul Uniunii.
- 32 În ipoteza în care s-ar considera că dispozițiile vizate la punctul 29 din prezenta hotărâre nu protejează decât interese juridice generale, iar nu interesele particulare ale cumpărătorilor, instanța de trimitere ridică, pe de altă parte, problema dacă principiul efectivității ar putea impune ca orice delict săvârșit din neglijență sau cu intenție de un producător de vehicule prin introducerea pe piață a unor vehicule echipate cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul

articolului 5 din Regulamentul nr. 715/2007, să fie sancționat oferindu-i-se cumpărătorului posibilitatea de a invoca un drept la reparație întemeiat pe răspunderea delictuală a acestui producător.

- 33 În această privință, potrivit Landgericht Stuttgart (Tribunalul Regional din Stuttgart, Germania), aplicabilitatea articolului 823 alineatul (2) din BGB se întemeiază pe faptul că, pentru a face efectivă aplicarea dreptului Uniunii, ar fi necesar ca dispozițiile relevante ale dreptului Uniunii să conțină sancțiuni de drept civil.
- 34 În ipoteza în care QB ar putea beneficia de un drept la repararea prejudiciului în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB, instanța de trimitere ridică problema dacă, pentru a asigura un efect practic al dispozițiilor dreptului Uniunii aplicabile în speță, este necesar ca avantajul legat de utilizarea vehiculului în cauză să nu fie imputat asupra acestui drept la reparare sau să fie imputat numai într-o măsură limitată. Această problemă ar face de asemenea obiectul unor puncte de vedere divergente în jurisprudența și în doctrina germane, inclusiv în ceea ce privește influența pe care interzicerea îmbogățirii fără justă cauză ar putea să o exercite asupra unei astfel de imputări.
- 35 În această privință, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) ar considera, pe de o parte, că, ținând seama de interzicerea îmbogățirii fără justă cauză prevăzută în materie de reparație de dreptul german, persoana vătămată nu poate fi plasată într-o poziție mai favorabilă decât cea în care s-ar fi aflat în cazul în care evenimentul prejudiciabil nu s-ar fi produs și, pe de altă parte, că numai avantajele legate de evenimentul respectiv trebuie imputate asupra dreptului la reparație, fără a-l degreva în mod disproporționat pe autorul prejudiciului. În schimb, mai multe tribunale regionale ar considera că avantajul legat de utilizarea unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit poate fi imputat asupra dreptului la reparație.
- 36 În sfârșit, instanța de trimitere, care se pronunță în complet de judecător unic în cauza principală, arată că, în conformitate cu articolul 348 alineatul (3) prima teză punctele 1 și 2 din ZPO, judecătorul unic inițial este obligat să trimită litigiul la secția civilă pentru a se resesiza atunci când cauza prezintă dificultăți deosebite de natură factuală sau are o importanță fundamentală. În această privință, judecătorul unic nu ar dispune de nicio putere de apreciere. Mai precis, din jurisprudența Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) ar reieși că, atunci când un judecător unic sesizează Curtea cu o trimitere preliminară fără să fi trimis în prealabil litigiul la secția civilă pentru a se resesiza, acest judecător încalcă principiul constituțional al instanței stabilite prin lege, prevăzut la articolul 101 alineatul (1) a doua teză din Grundgesetz (Constituția).
- 37 Or, instanța de trimitere consideră că articolul 267 al doilea paragraf TFUE se opune unei astfel de obligații de trimitere la secția civilă. Desigur, prin Hotărârea din 13 decembrie 2018, Rittinger și alții (C-492/17, EU:C:2018:1019), Curtea ar fi statuat că cererea de decizie preliminară a unui judecător unic este admisibilă din punctul de vedere al dreptului Uniunii, independent de respectarea sau de nerespectarea normelor procedurale naționale. Cu toate acestea, Curtea nu ar fi examinat chestiunea dacă acest articol 267 al doilea paragraf se opune unei dispoziții naționale care limitează posibilitatea de sesizare a Curții cu o astfel de cerere.

38 În aceste condiții, Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din [directiva-cadru] coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din [Regulamentul nr. 715/2007] au ca obiectiv și protecția intereselor cumpărătorilor individuali ai autovehiculelor?

În cazul unui răspuns afirmativ:

2) Printre acestea se numără și interesul unui cumpărător individual de autovehicule de a nu cumpăra un autovehicul care nu este conform cu cerințele dreptului Uniunii, în special de a nu cumpăra un autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din [Regulamentul nr. 715/2007]?

În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare preliminară:

3) Dreptul Uniunii se opune situației în care un cumpărător, care a cumpărat în mod neintenționat un autovehicul introdus pe piață de producător cu un dispozitiv de manipulare ilicit în sensul articolului 5 alineatul (2) din [Regulamentul nr. 715/2007], poate invoca, în vederea reparării prejudiciului său, drepturi, întemeiate pe răspunderea civilă delictuală, împotriva producătorului autovehiculului, în special un drept la rambursarea prețului de achiziție plătit pentru autovehicul, în mod eșalonat, în schimbul predării și al transferului proprietății asupra autovehiculului, numai cu titlu excepțional, atunci când producătorul autovehiculului a acționat cu intenție și în mod neetic?

În cazul unui răspuns afirmativ:

4) Dreptul Uniunii impune existența unui drept la reparație al cumpărătorului de autovehicule, întemeiat pe răspunderea civilă delictuală, împotriva producătorului de autovehicule în cazul oricărui delict (din neglijență sau cu intenție) al producătorului de autovehicule în ceea ce privește introducerea pe piață a unui autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din [Regulamentul nr. 715/2007]?

Independent de răspunsul dat la primele patru întrebări preliminare:

5) Dreptul Uniunii se opune situației în care, potrivit dreptului național, cumpărătorul unui autovehicul trebuie să permită imputarea unui avantaj ca urmare a utilizării efective a autovehiculului dacă solicită producătorului, printr-o cerere de despăgubire întemeiată pe răspunderea delictuală, rambursarea prețului de achiziție a unui autovehicul introdus pe piață cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din [Regulamentul nr. 715/2007], în schimbul predării și al transferului proprietății asupra autovehiculului?

În cazul unui răspuns negativ:

6) Dreptul Uniunii se opune situației în care acest avantaj de utilizare să fie calculat în funcție de prețul de cumpărare total, fără o deducere ca urmare a deprecierei autovehiculului care rezultă din echiparea cu un dispozitiv de manipulare interzis și/sau având în vedere utilizarea nedorită de către cumpărător a unui autovehicul neconform cu dreptul Uniunii?

Independent de răspunsul dat la primele șase întrebări preliminare:

7) Articolul 348 alineatul 3 din ZPO, în măsura în care se referă de asemenea la adoptarea de ordonanțe de trimitere în temeiul articolului 267 al doilea paragraf TFUE, este incompatibil cu competența instanțelor naționale de a formula cereri de decizie preliminară în temeiul articolului 267 al doilea paragraf TFUE și, prin urmare, nu trebuie aplicat în ceea ce privește adoptarea de ordonanțe de trimitere?”

Cu privire la cererile de redeschidere a fazei orale a procedurii

- 39 După prezentarea concluziilor domnului avocatul general, guvernul german și Mercedes-Benz Group au solicitat, prin acte depuse la grefa Curții la data de 11 și, respectiv, de 14 iulie 2022, să se dispună redeschiderea fazei orale a procedurii, în temeiul articolului 83 din Regulamentul de procedură al Curții.
- 40 În susținerea cererii sale, Mercedes-Benz Group arată în esență că domnul avocat general a considerat în mod eronat la punctul 49 din concluzii că deținerea unui vehicul care nu respectă dispozițiile dreptului Uniunii în materie de protecție a mediului prin emisii de gaze poluante care depășesc valorile-limită stabilite cauzează un prejudiciu moral acestui cumpărător. Astfel, existența unui eventual prejudiciu moral nu ar fi fost invocată de instanța națională și nu ar fi fost pusă în discuția părților.
- 41 În cererea sa, guvernul german invocă în esență, pe de o parte, că concluziile domnului avocat general se întemeiază pe elemente noi, care nu au fost încă dezbătute de părți, în măsura în care se referă la anexa IX la directiva-cadru și la punctul 0 din aceasta din urmă. Pe de altă parte, guvernul german contestă validitatea punctului 0 menționat.
- 42 În plus, guvernul menționat își exprimă dezacordul față de concluziile domnului avocat general în măsura în care acestea nu ar ține seama de raporturile existente între directiva-cadru și 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). Pe de o parte, ar fi incompatibil cu economia generală a acestei din urmă directive să se acorde consumatorului un drept la repararea prejudiciului produs din culpă simplă. Pe de altă parte, nu se poate considera că un certificat de conformitate, în sensul directivei-cadru, echivalează cu o garanție de producător.
- 43 În această privință, trebuie amintit, pe de o parte, că Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene și Regulamentul de procedură nu prevăd posibilitatea ca persoanele interesate menționate la articolul 23 din acest statut să prezinte observații ca răspuns la concluziile prezentate de avocatul general (Hotărârea din 16 noiembrie 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim și alții, C-748/19-C-754/19, EU:C:2021:931, punctul 30, precum și jurisprudența citată).
- 44 Pe de altă parte, potrivit articolului 252 al doilea paragraf TFUE, avocatul general prezintă în mod public, cu deplină imparțialitate și în deplină independență, concluzii motivate cu privire la cauzele care, în conformitate cu Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, necesită intervenția sa. Nici concluziile acestuia, nici motivarea pe care se întemeiază avocatul general nu sunt obligatorii pentru Curte. În consecință, dezacordul unei persoane interesate față de concluziile avocatului general, oricare ar fi chestiunile pe care acesta le examinează în cadrul lor, nu poate

constitui prin el însuși un motiv care să justifice redeschiderea fazei orale a procedurii (Hotărârea din 16 noiembrie 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim și alții, C-748/19-C-754/19, EU:C:2021:931, punctul 31, precum și jurisprudența citată).

- 45 Desigur, conform articolului 83 din Regulamentul de procedură, Curtea poate oricând să dispună, după ascultarea avocatului general, redeschiderea fazei orale a procedurii, în special atunci când consideră că nu este suficient de lămurită sau atunci când o parte a invocat, după închiderea acestei faze, un fapt nou de natură să aibă o influență decisivă asupra deciziei Curții sau atunci când cauza trebuie soluționată pe baza unui argument care nu a fost pus în discuția persoanelor interesate.
- 46 Cu toate acestea, în speță, Curtea arată că dispune de toate elementele necesare pentru a se pronunța și că prezenta cauză nu trebuie soluționată pe baza unor argumente care nu ar fi fost puse în discuția persoanelor interesate. În sfârșit, cele două cereri de redeschidere a fazei orale a procedurii, menționate la punctul 39 din prezenta hotărâre, nu indică niciun fapt nou de natură să poată avea o influență decisivă asupra deciziei pe care Curtea este chemată să o pronunțe în prezenta cauză.
- 47 În aceste condiții, Curtea consideră, după ascultarea avocatului general, că nu este necesar să dispună redeschiderea fazei orale a procedurii.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la admisibilitate

- 48 Prin intermediul celei de a șaptea întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 267 al doilea paragraf TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale în temeiul căreia un judecător unic este obligat, în special ca urmare a importanței fundamentale a unei cauze cu care este sesizat, să transmită această cauză unei secții civile compuse din trei judecători și să renunțe la a adresa el însuși Curții o cerere de decizie preliminară în cadrul cauzei menționate.
- 49 Mercedes-Benz Group arată că această întrebare este inadmisibilă pentru motivul că, în cadrul unei cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE, Curtea nu este competentă să se pronunțe cu privire la compatibilitatea dreptului național cu dreptul Uniunii.
- 50 Guvernul german susține că un răspuns al Curții la întrebarea menționată nu este necesar pentru ca instanța de trimitere să se poată pronunța cu privire la litigiul principal.
- 51 Potrivit Comisiei, problema dacă dreptul național permite sau nu unui judecător unic să sesizeze Curtea cu o cerere de decizie preliminară nu este pertinentă pentru a statua cu privire la acest litigiu care privește existența unui drept la reparație, invocat de cumpărătorul unui vehicul împotriva unui producător de automobile, ca urmare a echipării acestui vehicul cu un dispozitiv de manipulare interzis în temeiul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. În plus, această întrebare ar fi ipotetică, întrucât din decizia de trimitere ar reieși că litigiul principal nu a făcut obiectul unei căi de atac la momentul sesizării Curții.

- 52 Trebuie amintit că, în temeiul unei jurisprudențe constante, în cadrul cooperării dintre Curte și instanțele naționale instituite prin articolul 267 TFUE, numai instanța națională care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru decizia 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 15 iulie 2021, *The Department for Communities in Northern Ireland*, C-709/20, EU:C:2021:602, punctul 54 și jurisprudența citată).
- 53 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].
- 54 În speță, este necesar să se constate că a șaptea întrebare privește interpretarea articolului 267 al doilea paragraf TFUE și că instanța de trimitere nu a explicat motivele pentru care interpretarea acestei dispoziții este necesară pentru a-i permite să soluționeze litigiul cu care este sesizată. Astfel, aceasta s-a limitat la a indica faptul că ar putea fi contestată competența judecătorului unic de a sesiza Curtea cu această cerere de decizie preliminară. În schimb, nu precizează ce efect ar avea asupra deciziei de trimitere sau asupra deciziei prin care se finalizează judecata, după caz, eventualul viciu de procedură care decurge din faptul că un judecător unic a sesizat Curtea cu titlu preliminar fără a trimite cauza principală unui complet de judecată colegial. În special, din decizia de trimitere nu reiese că, în actualul stadiu al procedurii, cauza principală a făcut obiectul unei căi de atac în care s-ar fi invocat un astfel de viciu.
- 55 Prin urmare, a șaptea întrebare trebuie declarată inadmisibilă.

Cu privire la fond

Observații introductive

- 56 În primul rând, trebuie amintit că 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, 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”.
- 57 În speță, din cererea de decizie preliminară reiese că software-ul menționat la punctul 24 din prezenta hotărâre a stabilit o fereastră termică prin intermediul căreia recircularea gazelor de eșapament este pe deplin eficientă numai dacă temperatura exterioară nu scade sub un anumit prag. În această privință, instanța de trimitere precizează că rata de recirculare a gazelor de eșapament și, prin urmare, eficacitatea sistemului de control al emisiilor ar fi deja reduse pornind

de la o temperatură exterioară mai mare de 0 grade Celsius, cu alte cuvinte, o temperatură ce se înscrie printre condițiile 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.

- 58 În ceea ce privește o fereastră termică similară celei în discuție în litigiul principal, Curtea a statuat 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 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 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punctul 47).
- 59 În această privință, instanța de trimitere arată că temperatura exterioară precisă sub care intervine reducerea ratei de recirculare a gazelor de eșapament și amploarea acestei reduceri fac obiectul discuțiilor în contradictoriu între părțile din litigiul principal. 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 14 iulie 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punctul 29 și jurisprudența citată). Revine, așadar, instanței de trimitere sarcina de a decide eventual dacă, având în vedere precizările făcute în jurisprudența citată la punctul 58 din prezenta hotărâre, software-ul menționat la punctul 24 de mai sus constituie un „dispozitiv de manipulare” în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007.
- 60 În al doilea rând, potrivit articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control a emisiilor este interzisă. Totuși, există trei excepții de la această interdicție, dintre care prezintă relevanță, potrivit instanței de trimitere, doar cea care figurează la respectivul articol 5 alineatul (2) litera (a). Aceasta privește cazul în care „necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului”.
- 61 În măsura în care enunță o excepție de la interdicția privind folosirea dispozitivelor de manipulare ce reduc eficiența sistemului de control al emisiilor, articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte (Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punctul 50).
- 62 Reiese din însuși modul de redactare a acestei dispoziții 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, ținând seama de utilizarea în cuprinsul dispoziției respective a conjuncției „și”, ea trebuie interpretată în sensul că sunt cumulative condițiile pe care le prevede (Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punctul 61).
- 63 În această privință, interdicția prevăzută la acest articol 5 alineatul (2) prima teză 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 îmbătrânirii [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 113].

- 64 Prin urmare, un software precum cel în discuție în litigiul principal, deși trebuie calificat drept dispozitiv de manipulare, 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 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punctul 62).
- 65 În plus, în ceea ce privește o fereastră termică similară celei în discuție în litigiul principal, Curtea a statuat că, 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 NOx (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punctul 63).
- 66 Curtea a concluzionat astfel că un asemenea dispozitiv de manipulare nu poate fi justificat în temeiul acestei dispoziții. Într-adevăr, dacă s-ar admite că un dispozitiv de manipulare poate intra sub incidența excepției prevăzute de dispoziția menționată 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 respectivul articol 5 alineatul (2) prima teză, ar putea, în practică, să fie aplicat mai rar decât excepția amintită (Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punctele 64 și 65).
- 67 Revine instanței de trimitere sarcina de a face aprecierile de fapt necesare în vederea aplicării condițiilor amintite la punctele 60-66 din prezenta hotărâre.

Cu privire la prima și la a doua întrebare

- 68 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, la care se impune să se răspundă împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din directiva-cadru coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretate în sensul că protejează, pe lângă interese generale, interesele particulare ale cumpărătorului individual al unui autovehicul în raport cu producătorul acestuia atunci când vehiculul respectiv este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul acestei ultime dispoziții.

- 69 Din cererea de decizie preliminară reiese că aceste întrebări sunt motivate de faptul că, potrivit instanței menționate, exercitarea de către cumpărătorul individual al unui autovehicul neconform cu dreptul Uniunii a dreptului la repararea prejudiciului prevăzut la articolul 823 alineatul (2) din BGB presupune încălcarea unei legi destinate să protejeze o altă persoană.
- 70 În ceea ce privește articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, trebuie amintit că obiectivul urmărit de acest regulament 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 NOx ce provin de la vehiculele diesel pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii [Hotărârea din 14 iulie 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punctul 43 și jurisprudența citată]. Interzicerea, prin articolul 5 alineatul (2) prima teză din regulamentul menționat, a folosirii dispozitivelor de manipulare ce reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor urmărește tocmai să limiteze emisiile de gaze poluante și să contribuie astfel la obiectivul de protecție a mediului urmărit de același regulament [a se vedea în acest sens Hotărârea din 8 noiembrie 2022, Deutsche Umwelthilfe (Omologarea autovehiculelor), C-873/19, EU:C:2022:857, punctul 57].
- 71 Prin urmare, este necesar să se considere că această ultimă dispoziție urmărește, la fel ca regulamentul din care face parte, un obiectiv general care constă în garantarea unui nivel ridicat de protecție a mediului.
- 72 Astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 40 din concluzii, tocmai pentru urmărirea acestui obiectiv general a fost instituită obligația producătorilor, prevăzută la articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 715/2007, de a furniza cumpărătorului vehiculului în momentul cumpărării acestuia un document care să indice valorile referitoare la emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant. Astfel, această obligație urmărește, după cum se poate deduce din considerentul (17) al regulamentulului menționat, să li se asigure clienților și utilizatorilor informații obiective și precise cu privire la caracterul mai mult sau mai puțin poluant al vehiculelor în momentul luării deciziilor lor de cumpărare.
- 73 În aceste condiții, pentru a răspunde la prima și la a doua întrebare, este necesar ca Regulamentul nr. 715/2007 să fie plasat din nou în contextul în care se înscrie. În această privință, articolul 5 din regulamentul amintit trebuie examinat nu numai în raport cu diferitele dispoziții ale regulamentulului menționat, ci și cu cadrul de reglementare al omologării autovehiculelor în cadrul Uniunii în care se integrează același regulament [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 75].
- 74 Articolul 3 punctul 5 din directiva-cadru definea „omologarea CE de tip” a unui autovehicul, precum cel în discuție în litigiul principal, ca fiind „procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în [această directivă-cadru] sau în actele de reglementare enumerate la anexa IV sau XI” la directiva-cadru menționată. Această anexă IV, intitulată „Lista actelor de reglementare care stabilesc cerințele în scopul omologării CE de tip a vehiculelor”, avea în vedere, în partea I, intitulată „Lista actelor de reglementare privind omologarea CE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate”, Regulamentul nr. 715/2007 în ceea ce privește „[e]misiile (Euro 5 și 6) – Vehicule ușoare/acces la informații”.

- 75 Trebuie amintit de asemenea că articolul 4 alineatul (3) primul paragraf din directiva-cadru prevedea că statele membre înmatriculează sau permit vânzarea ori punerea în exploatare numai a acelor vehicule care respectă cerințele acestei directive-cadru.
- 76 În sfârșit, articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007 prevede că producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulație în interiorul Uniunii sunt omologate de tip în conformitate cu acest regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.
- 77 Din dispozițiile menționate la punctele 74-76 din prezenta hotărâre rezultă, pe de o parte, că vehiculele care intră în domeniul de aplicare al directivei-cadru trebuie să facă obiectul unei omologări de tip și, pe de altă parte, că această omologare poate fi acordată numai dacă tipul de vehicul în discuție corespunde dispozițiilor Regulamentului nr. 715/2007, printre altele, celor referitoare la emisii, din care face parte articolul 5 din acest regulament (Hotărârea din 14 iulie 2022, Porsche Inter Auto și Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punctul 52).
- 78 Pe lângă aceste cerințe referitoare la omologarea CE de tip ce revin producătorilor, aceștia din urmă sunt de asemenea obligați să elibereze cumpărătorului individual al unui vehicul un certificat de conformitate. Astfel, articolul 18 alineatul (1) din directiva-cadru prevedea că producătorii eliberează, în calitate de deținători ai unei omologări CE de tip pentru un vehicul, un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.
- 79 Or, conform articolului 26 alineatul (1) din această directivă-cadru, certificatul respectiv este obligatoriu pentru înmatricularea și vânzarea sau pentru punerea în exploatare a unui vehicul. Această obligație se explică prin împrejurarea că certificatul, potrivit definiției sale de la articolul 3 punctul 36 din directiva-cadru, este „eliberat de producător și [...] certifică faptul că, în momentul fabricării, un vehicul aparținând seriei tipului omologat în conformitate cu [directiva-cadru] a respectat toate actele de reglementare”.
- 80 Pe de altă parte, pe lângă obiectivul instituirii și al funcționării unei piețe interne caracterizate printr-o concurență loială între producători urmărit de articolul 46 din directiva-cadru, sancțiunile prevăzute la acest articol trebuie să garanteze de asemenea că cumpărătorul unui vehicul este în posesia unui certificat de conformitate care să îi permită, potrivit anexei IX la această directivă-cadru, să îl înmatriculeze în orice stat membru fără a trebui să furnizeze informații tehnice suplimentare (Hotărârea din 4 octombrie 2018, Comisia/Germania, C-668/16, EU:C:2018:802, punctul 87).
- 81 Un cumpărător individual, atunci când achiziționează un vehicul care aparține seriei unui tip de vehicul omologat și care, prin urmare, este însoțit de un certificat de conformitate, se poate aștepta în mod rezonabil ca Regulamentul nr. 715/2007, în special articolul 5 din acesta, să fie respectat în privința aceluși vehicul (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iulie 2022, Porsche Inter Auto și Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punctul 54).
- 82 În consecință, din dispozițiile directivei-cadru menționate la punctele 78-80 din prezenta hotărâre rezultă că aceasta stabilește o legătură directă între producătorul de autovehicule și cumpărătorul individual al unui autovehicul care urmărește să îi garanteze acestuia din urmă că vehiculul respectiv este conform cu legislația relevantă a Uniunii. În special, având în vedere că producătorul unui vehicul trebuie să respecte cerințele care decurg din articolul 5 din Regulamentul nr. 715/2007 la momentul eliberării certificatului de conformitate cumpărătorului

individual al acestui vehicul în vederea înmatriculării și a vânzării sau a punerii în exploatare a vehiculului respectiv, acest certificat permite protejarea cumpărătorului respectiv împotriva nerespectării de către acest producător a obligației sale de a introduce pe piață vehicule conforme cu dispoziția amintită.

- 83 Or, nu este exclusă posibilitatea ca un tip de vehicul cu omologare CE de tip, ce permite utilizarea acestui vehicul pe șosele, să poată fi omologat inițial de autoritatea competentă în materie de omologare fără ca instalarea software-ului menționat la punctul 24 din prezenta hotărâre să îi fi fost dezvăluită. În această privință, directiva-cadru are în vedere situația în care caracterul ilicit al unui element de proiectare a unui vehicul, în raport, de exemplu, cu cerințele articolului 5 din Regulamentul nr. 715/2007, nu este descoperit decât după această omologare. Astfel, articolul 8 alineatul (6) din această directivă-cadru prevede că autoritatea menționată poate retrage omologarea unui vehicul. În plus, din textul articolului 13 alineatul (1) prima și a treia teză din directiva-cadru menționată reiese că, atunci când un producător informează statul membru care a acordat omologarea CE de tip asupra unei modificări a datelor din dosarul de omologare, statul membru respectiv poate, în cazul în care este necesar, să decidă, în urma consultării cu producătorul, că trebuie acordată o nouă omologare CE de tip (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 iulie 2022, Porsche Inter Auto și Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punctul 56). În sfârșit, articolul 30 alineatul (1) din aceeași directivă-cadru prevedea că, dacă statul membru care a acordat omologarea CE de tip constată o neconformitate cu tipul de vehicul omologat, acesta ia măsurile necesare, inclusiv, după caz, retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele produse sunt aduse în conformitate cu acest tip.
- 84 În consecință, caracterul ilicit al unui dispozitiv de manipulare cu care este echipat un autovehicul, descoperit după omologarea CE de tip pentru acest vehicul, poate pune sub semnul întrebării validitatea acestei omologări și, prin extensie, validitatea certificatului de conformitate menit să certifice faptul că vehiculul aparținând seriei tipului omologat respecta toate actele de reglementare în momentul fabricării sale. Ținând seama de norma prevăzută la articolul 26 alineatul (1) din directiva-cadru, acest caracter ilicit este astfel de natură, printre altele, să creeze o incertitudine cu privire la posibilitatea de a înmatricula, de a vinde sau de a pune în exploatare vehiculul și, în cele din urmă, să prejudicieze cumpărătorul unui vehicul care dispune de un dispozitiv de manipulare ilicită.
- 85 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se răspundă la prima și la a doua întrebare că articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din directiva-cadru coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretate în sensul că protejează, pe lângă interese generale, interesele particulare ale cumpărătorului individual al unui autovehicul în raport cu producătorul acestuia atunci când vehiculul respectiv este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul acestei ultime dispoziții.

Cu privire la a treia și la a patra întrebare

- 86 Având în vedere răspunsul dat la prima și la a doua întrebare, nu este necesar să se răspundă la a treia și la a patra întrebare.

Cu privire la a cincea și la a șasea întrebare

- 87 Prin intermediul celei de a cincea și al celei de a șasea întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă dreptul Uniunii trebuie interpretat în sensul că, în cadrul reparării prejudiciului cauzat cumpărătorului unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, nu permite imputarea avantajului legat de utilizarea efectivă a vehiculului respectiv asupra restituirii prețului de cumpărare a vehiculului menționat și, în caz contrar, de a calcula acest avantaj pe baza prețului de cumpărare total al aceluiași vehicul.
- 88 În această privință, trebuie să se constate că, astfel cum reiese din răspunsul la prima și la a doua întrebare, articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din directiva-cadru coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 protejează interesele particulare ale cumpărătorului individual al unui autovehicul în raport cu producătorul acestuia atunci când vehiculul respectiv este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul acestei din urmă dispoziții.
- 89 Astfel, din aceste dispoziții reiese că un cumpărător individual al unui autovehicul dispune, față de producătorul acestui vehicul, de un drept ca vehiculul respectiv să nu fie echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din acest regulament.
- 90 În plus, astfel cum s-a arătat deja în esență la punctul 80 din prezenta hotărâre, revine statelor membre, în temeiul articolului 46 din directiva-cadru, sarcina de a determina sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor acesteia. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Pe de altă parte, conform articolului 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007, statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor acestui regulament. Sancțiunile ar trebui să fie eficace, adecvate și descurajante.
- 91 În aceste condiții, este necesar să se constate că din articolul 18 alineatul (1), din articolul 26 alineatul (1) și din articolul 46 din directiva-cadru coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 rezultă că statele membre sunt obligate să prevadă că cumpărătorul unui autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din acest regulament, beneficiază de un drept la reparație din partea producătorului acestui vehicul atunci când dispozitivul respectiv a cauzat un prejudiciu acestui cumpărător.
- 92 În lipsa unor dispoziții de drept al Uniunii care să reglementeze modalitățile de obținere a unei reparații de către cumpărătorii vizați de achiziționarea unui astfel de vehicul, revine fiecărui stat membru sarcina de a determina aceste modalități.
- 93 Cu toate acestea, ar fi neconformă cu principiul efectivității o legislație națională care face, în practică, imposibilă sau excesiv de dificilă obținerea de către cumpărătorul unui autovehicul a unei reparații adecvate pentru prejudiciile care i-au fost cauzate prin încălcarea de către producătorul acestui vehicul a interdicției prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.
- 94 Sub această rezervă, trebuie amintit că instanțele naționale sunt îndreptățite să se asigure că protecția drepturilor garantate de ordinea juridică a Uniunii nu conduce la o îmbogățire fără justă cauză a avânzilor-cauză (Hotărârea din 25 martie 2021, Balgarska Narodna Banka, C-501/18, EU:C:2021:249, punctul 125).

- 95 În speță, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă imputarea avantajului legat de utilizarea efectivă a vehiculului în cauză asigură cumpărătorului în discuție o reparație adecvată, în măsura în care se stabilește că acesta din urmă a suferit un prejudiciu legat de instalarea pe acest vehicul a unui dispozitiv de manipulare interzis în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.
- 96 În consecință, este necesar să se răspundă la a cincea și la a șasea întrebare că dreptul Uniunii trebuie interpretat în sensul că, în lipsa unor dispoziții de drept al Uniunii în materie, revine dreptului statului membru în cauză sarcina de a determina normele privind repararea prejudiciului cauzat efectiv cumpărătorului unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, cu condiția ca această reparație să fie adecvată prejudiciului suferit.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 97 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 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 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), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 385/2009 al Comisiei din 7 mai 2009, coroborate cu articolul 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,**

trebuie interpretate în sensul că

protejează, pe lângă interese generale, interesele particulare ale cumpărătorului individual al unui autovehicul în raport cu producătorul acestuia atunci când vehiculul respectiv este echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul acestei ultime dispoziții.

- 2) Dreptul Uniunii trebuie interpretat în sensul că, în lipsa unor dispoziții de drept al Uniunii în materie, revine dreptului statului membru în cauză sarcina de a determina normele privind repararea prejudiciului cauzat efectiv cumpărătorului unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, cu condiția ca această reparație să fie adecvată prejudiciului suferit.**

Semnături