Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL ATHANASIOS RANTOS
prezentate la 2 iunie 2022[1]

Cauza C-100/21

QB
împotriva
Mercedes-Benz Group AG, fostă Daimler AG

[cerere de decizie preliminară formulată de
Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg, Germania)]

„Trimitere preliminară – Apropierea legislațiilor – Directiva 2007/46/CE – Omologarea de tip a autovehiculelor – Articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 – Regulamentul (CE) nr. 715/2007 – Articolul 5 alineatul (2) – Motor diesel – Emisii de poluanți – Reducerea emisiilor de oxid de azot limitată de o «fereastră termică» – Dispozitiv de manipulare – Protecția intereselor cumpărătorului individual al unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicită – Drept la reparație împotriva producătorului de autovehicule întemeiat pe răspunderea delictuală – Modul de calcul al despăgubirii – Principiul efectivității – Articolul 267 TFUE – Posibilitatea unui judecător unic de a sesiza Curtea cu o cerere de decizie preliminară”

I. Introducere

1. Prezenta cerere de decizie preliminară se înscrie în rândul cauzelor aflate pe rolul Curții care au ca obiect nerespectarea dispozițiilor dreptului Uniunii Europene legate de emisiile de gaze poluante, în special de oxid de azot (NOx), provenite de la vehiculele diesel. În această privință, Curtea s-a pronunțat deja, printre altele în Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pentru motor diesel) (C-693/18, EU:C:2020:1040, denumită în continuare „Hotărârea CLCV”), asupra definiției unui „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007[2], și asupra condițiilor de autorizare a unui astfel de dispozitiv, din perspectiva articolului 5 alineatul (2) litera (a) din regulamentul menționat. De asemenea, cauzele C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, precum și C-145/20, Porsche Inter Auto și Volkswagen, în care am prezentat concluzii comune la

[1] Limba originală: franceza.

[2] Regulamentul 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), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 (JO 2008, L 199, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 715/2007”).

23 septembrie 2021[3], se referă la conformitatea cu dreptul Uniunii a unei „ferestre termice” stabilite de software-ul integrat în calculatorul pentru controlul motorului cu care sunt echipate vehiculele respective.

2. În prezenta cauză, Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg, Germania) solicită Curții să stabilească dacă Directiva 2007/46/CE[4] coroborată cu Regulamentul nr. 715/2007 conferă cumpărătorului individual al unui vehicul care nu respectă limitele emisiei de NOx prevăzute de regulamentul în cauză un drept la reparație împotriva producătorului de autovehicule, întemeiat pe răspunderea delictuală, și, în cazul unui răspuns afirmativ, care este modul de calcul al despăgubirii care trebuie să fie prevăzut de statele membre pentru a se conforma dreptului Uniunii.

3. Această instanță urmărește totodată să se stabilească dacă articolul 267 TFUE se opune unei reglementări naționale potrivit căreia judecătorul unic competent să se pronunțe asupra litigiului poate să adreseze Curții o cerere de decizie preliminară numai în cazul în care a trimis în prealabil litigiul respectiv spre rejudecare la o cameră civilă, care a decis să nu se resesizeze.

II. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

1. Regulamentul nr. 715/2007

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

„(1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. […] Prin urmare, 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.

[…]

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

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

[3] Concluziile prezentate în cauzele GSMB Invest, Volkswagen și Porsche Inter Auto și Volkswagen (C-128/20, C-134/20 și C-145/20, EU:C:2021:758). Curtea nu s-a pronunțat încă în aceste cauze la momentul redactării prezentelor concluzii.

[4] Directiva 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 (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 (JO 2017, L 175, p. 1) (denumită în continuare „Directiva 2007/46”).

5. Articolul 1 din acest regulament, intitulat „Obiectul”, prevede la alineatul (1):

„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.”

6. Articolul 3 din regulamentul menționat, intitulat „Definiții”, precizează:

„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;

[…]”

7. Articolul 5 din același regulament, intitulat „Cerințe și încercări”, prevede la alineatele (1) și (2):

„(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;

[…]”

2. Directiva 2007/46

8. Articolul 1 din Directiva 2007/46 [5], intitulat „Obiectul”, prevede:

„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 [Uniunii].

[5] Directiva 2007/46 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, în temeiul articolului 88 din acest regulament. Totuși, ținând seama de data faptelor în discuție, Directiva 2007/46 rămâne aplicabilă litigiului principal.

[…]

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."

9. Articolul 18 din această directivă, intitulat „Certificatul de conformitate", prevede la alineatul (1):

„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.

[…]"

10. Articolul 26 din directiva respectivă, intitulat „Înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a vehiculelor", prevede la alineatul (1):

„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.

[…]"

11. Articolul 46 din aceeași directivă, intitulat „Sancțiunile", are următorul cuprins:

„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 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."

B. Dreptul german

12. Articolul 823 din Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil, denumit în continuare „BGB"), intitulat „Obligația de reparare a unui prejudiciu", 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 altuia. 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."

13. Articolul 826 din BGB, intitulat „Prejudicierea intenționată, care contravine eticii", prevede:

„Oricine cauzează unei persoane în mod intenționat un prejudiciu, cu încălcarea eticii, este obligat la repararea acestuia."

14. Articolul 6 din Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [Regulamentul privind omologarea CE de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Regulamentul privind omologarea CE de tip a autovehiculelor)] [6] din 3 februarie 2011, intitulat „Certificatul de conformitate și marcaj", prevede la alineatul (1) următoarele:

„Pentru fiecare vehicul care este conform cu tipul omologat, titularul omologării CE de tip a vehiculului trebuie să elibereze un certificat de conformitate în sensul articolului 18 coroborat cu anexa IX la Directiva [2007/46]. În conformitate cu articolul 18 alineatul (3) din Directiva [2007/46], certificatul de conformitate este conceput în așa fel încât să fie exclusă orice falsificare."

15. Articolul 27 din acest regulament, intitulat „Înmatricularea și vânzarea", prevede la alineatul (1):

„Vehiculele, unitățile tehnice separate sau componentele noi care necesită un certificat de conformitate în concordanță cu anexa IX la Directiva [2007/46], cu anexa IV la Directiva 2002/24/CE [7] sau cu anexa III la Directiva 2003/37/CE [8] nu pot fi oferite spre vânzare, vândute sau introduse pe piață în Germania pentru circulație rutieră decât dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil. Această dispoziție nu se aplică vehiculelor în sensul articolului 8 din Directiva [2003/37]."

16. Articolul 348 din Zivilprozessordnung (Codul de procedură civilă, denumit în continuare „ZPO"), intitulat „Judecătorul unic inițial", are următorul conținut:

„(1) Camera civilă se pronunță prin intermediul unuia dintre membrii săi în calitate de judecător unic. Această dispoziție nu se aplică atunci când:

[…]

(3) Judecătorul unic trimite litigiul înapoi la camera 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.

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

[…]"

[6] BGBl. 2011 I, p. 126.

[7] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului (JO 2002, L 124, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 35, p. 245).

[8] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a Directivei 74/150/CEE (JO 2003, L 171, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 40, p. 12).

III. Litigiul principal, întrebările preliminare și procedura în fața Curții

17. La 20 martie 2014, QB a cumpărat de la Auto Y GmbH un autovehicul de ocazie marca Mercedes-Benz, modelul C 220 CDI, cu un kilometraj de 28 591 de km, la prețul de 29 999 de euro (denumit în continuare „vehiculul în discuție"). Acest vehicul, introdus pe piață de producătorul de automobile Daimler AG și înmatriculat pentru prima dată la 15 martie 2013, este echipat cu un motor diesel de tip OM 651 din clasa de emisii Euro 5.

18. Vehiculul respectiv conține un software de programare a motorului cu o fereastră termică (denumit în continuare „software-ul vizat"), prin intermediul căreia rata de recirculare a gazelor de eșapament este redusă atunci când temperaturile exterioare sunt mai scăzute (denumită în continuare „fereastra termică în discuție"), ceea ce are drept consecință creșterea emisiilor de NOx. Temperatura exterioară exactă pornind de la care survine reducerea ratei de recirculare a gazelor de eșapament și amploarea reducerii menționate fac obiectul dezbaterii între părțile din litigiul principal.

19. QB a introdus o acțiune împotriva Mercedes-Benz Group AG la Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg), instanța de trimitere, susținând că software-ul vizat conține, pe lângă fereastra termică în discuție, și alte dispozitive de manipulare interzise, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, care ar reduce eficacitatea sistemelor de control al emisiilor de poluanți în condiții reale de conducere pe șosea. El a susținut că Mercedes-Benz Group l-a indus în eroare în mod intenționat în această privință, cu încălcarea eticii, și că această societate are obligația de a repara prejudiciul cauzat. QB a adăugat că, având în vedere comportamentul intenționat al Mercedes-Benz Group, nu ar fi datorată nicio indemnizație pentru utilizarea vehiculului în discuție. Totuși, ca măsură de precauție, ar fi dispus să plătească o indemnizație de utilizare, lăsată la aprecierea instanței de trimitere, pentru kilometrajul parcurs. QB a estimat că această indemnizație ar trebui să reprezinte cel mult 75 % din prețul de achiziție din cauza existenței unui sistem defectuos de control al emisiilor de poluanți.

20. Potrivit Mercedes-Benz Group, din Hotărârea CLCV rezultă că reprezintă un dispozitiv de manipulare, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, numai un sistem care permite detectarea condițiilor caracteristice ale testului de omologare referitor la emisiile de poluanți, care se efectuează în laborator, și reducerea emisiilor de NOx prin manipulare numai pentru procedura de omologare CE de tip. Or, vehiculul în discuție nu ar avea un astfel de sistem.

21. Mercedes-Benz Group nu a contestat faptul că rata de recirculare a gazelor de eșapament este redusă deja de îndată ce temperatura exterioară depășește 0 °Celsius. Astfel, dacă recircularea deplină ar avea loc la temperaturi exterioare scăzute, s-ar produce o condensare a componentelor gazelor de eșapament, care ar determina diverse depuneri nedorite în motor, iar funcționarea repetată a motorului în această stare ar putea cauza daune de durată. Prin urmare, pentru protejarea motorului, ar fi necesară reducerea recirculării gazelor de eșapament în funcție de temperatura exterioară. Ar fi vorba despre un procedeu industrial utilizat dintotdeauna de toți producătorii de autovehicule și care ar ține seama de caracteristicile fizice și tehnice ale motoarelor cu ardere internă. Mercedes-Benz Group a adăugat că, presupunând chiar că acest procedeu constituie un dispozitiv de manipulare în sensul Regulamentului nr. 715/2007, comportamentul său nu contravine eticii, argumentând că s-a întemeiat pe o interpretare corectă sau cel puțin justificabilă a normelor prevăzute de dreptul Uniunii în materie de emisii.

22. Cu titlu subsidiar, Mercedes-Benz Group a susținut că QB nu a suferit niciun prejudiciu din moment ce vehiculul în discuție dispune de o omologare CE de tip valabilă, poate fi utilizat fără restricții și nu suferă nicio depreciere. În plus, societatea ar fi dezvoltat și ar fi pus la dispoziția lui QB, în cadrul unui serviciu oferit cu titlu gratuit, o actualizare a software-ului vizat pentru vehiculul în discuție.

23. Instanța de trimitere subliniază că, potrivit aprecierii sale provizorii, fereastra termică în discuție constituie, din perspectiva Hotărârii CLCV, un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din acesta. Dar Mercedes-Benz Group nu ar fi acționat cu încălcarea eticii, ceea ce presupune un comportament deosebit de reprobabil, iar intenția, scopul, mijloacele și consecințele trebuie apreciate în această privință în mod exhaustiv. În această privință nu s-ar putea exclude posibilitatea ca, la momentul introducerii pe piață a vehiculului în cauză, Mercedes-Benz Group să nu fi urmărit în mod deliberat să îi prejudicieze pe potențialii cumpărători prin interpretarea pe care a dat-o articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Așadar, QB nu ar putea beneficia de un drept la reparație întemeiat pe răspunderea delictuală în temeiul articolului 826 din BGB.

24. În schimb, lui QB i s-ar putea recunoaște un astfel de drept la reparație în temeiul articolului 823 alineatul (2) din BGB, care vizează o simplă neglijență. Această dispoziție ar presupune însă încălcarea unei legi destinate să protejeze o altă persoană, ceea ce, potrivit jurisprudenței Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania), înseamnă că ea urmărește cel puțin să protejeze un particular sau un grup de persoane împotriva încălcării unui interes legal special. Ar fi suficient ca legea respectivă să aibă ca scop și protejarea interesului particularului, întrucât face parte dintre obiectivele acestei legi, chiar dacă ea privește în principal interesul general. În plus, dispoziția menționată ar implica faptul că pericolul împotriva căruia aceeași lege protejează o altă persoană s-a materializat printr-un prejudiciu concret și că persoana vătămată efectiv trebuie să se regăsească în domeniul de aplicare personal al legii încălcate. Prin urmare, s-ar ridica problema dacă articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46 coroborate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 vizează, pe lângă protejarea intereselor generale, și interesele unui cumpărător individual al unui vehicul neconform cu dreptul Uniunii, în special atunci când este echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit din perspectiva acestui regulament.

25. Ar exista în jurisprudența și în doctrina germane puncte de vedere diferite cu privire la aspectele menționate. În această privință, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) ar aprecia că, deși informațiile din certificatul de conformitate, astfel cum este prevăzut de Directiva 2007/46, vizează de asemenea, pe plan personal, cumpărătorul individual al unui vehicul, ele nu protejează dreptul la autodeterminare economică al cumpărătorului respectiv. Potrivit altor instanțe naționale, articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46, precum și articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 au un caracter de protecție individuală.

26. Potrivit instanței de trimitere, chiar presupunând că aceste dispoziții nu protejează decât interese juridice generale, iar nu interesele cumpărătorilor individuali, principiul efectivității ar putea impune sancționarea oricărui 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, oferind cumpărătorului posibilitatea de a invoca un drept la reparație împotriva producătorului în cauză în temeiul răspunderii delictuale.

27. În ipoteza în care QB ar putea beneficia de un astfel de drept la reparație în conformitate cu articolul 823 alineatul (2) din BGB, instanța de trimitere ridică problema dacă, pentru a conferi efect util dispozițiilor aplicabile ale dreptului Uniunii, este necesar ca beneficiul obținut din utilizarea vehiculului în discuție să nu fie imputat asupra dreptului la reparație sau să fie imputat doar într-o măsură limitată. Din nou, această problemă a făcut obiectul unor interpretări divergente în jurisprudența și în doctrina naționale. În această privință, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) ar considera că, ținând seama de interzicerea îmbogățirii fără justă cauză prevăzută de dreptul național în materie de reparație, 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 că numai avantajele legate de evenimentul respectiv trebuie imputate asupra dreptului la reparație, fără a-l degreva în mod disproporționat pe autorul prejudiciului.

28. În sfârșit, instanța de trimitere arată că, potrivit articolului 348 alineatul (3) punctele 1 și 2 din ZPO, judecătorul sesizat inițial competent este obligat să trimită cauza spre rejudecare la o cameră civilă pentru ca aceasta să se resesizeze atunci când există dificultăți deosebite de natură factuală sau cauza are o importanță fundamentală [9]. Judecătorul unic nu ar dispune în această privință de nicio putere de apreciere. Din jurisprudența Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) ar rezulta că numai în cazul în care camera ar refuza să se resesizeze acest judecător ar putea formula o cerere de decizie preliminară, prin aplicarea principiului constituțional al judecătorului legal prevăzut la articolul 101 alineatul (1) a doua teză din Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Constituția Republicii Federale Germania) din 23 mai 1949 [10].

29. Instanța de trimitere observă că, potrivit doctrinei, dreptul procedural național nu trebuie să aducă atingere posibilității de a formula o cerere de decizie preliminară în temeiul articolului 267 al doilea paragraf TFUE, în special atunci când instanța respectivă consideră că aprecierea juridică a instanței superioare ar putea conduce la o hotărâre contrară dreptului Uniunii. Prin urmare, din articolul 267 al doilea paragraf TFUE pare să rezulte că articolul 348 alineatul (3) punctele 1 și 2 din ZPO nu este aplicabil deciziilor de trimitere pronunțate de judecătorul unic sesizat inițial. În speță, deși supremația dreptului Uniunii asupra dreptului procedural național nu este constatată în mod expres, competența judecătorului unic ar putea fi contestată în căile de atac.

30. 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 2007/46] 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:

[9] În observațiile sale scrise, QB a subliniat că jurisprudența națională este interpretată în sensul că o întrebare preliminară adresată Curții este legată de un subiect care are o „importanță fundamentală”.

[10] BGBl. 1949, p. 1.

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 (CE) 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 deprecierii 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?”

31. QB, Mercedes-Benz Group și Comisia Europeană au depus observații scrise. Aceste părți, precum și guvernul german au prezentat și observații orale în ședința de audiere a pledoariilor, care a avut loc la 8 martie 2022.

IV. Analiză

A. Observații introductive

32. Instanța de trimitere arată că, potrivit aprecierii sale provizorii, fereastra termică în discuție constituie un dispozitiv de manipulare ilicit în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament. Astfel, deși eficacitatea sistemului de control al emisiilor de poluanți este deja redusă de îndată ce temperatura exterioară depășește 0 °Celsius, această situație s-ar afla printre condițiile care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului, în sensul articolului 3 punctul 10 amintit. Această instanță adaugă că faptul că fereastra termică în discuție nu permite detectarea parametrilor testului de omologare pentru a verifica nivelul emisiilor de poluanți este puțin important, în măsura în care acest element nu ar fi impus nici de articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, nici de Hotărârea CLCV. În plus, fereastra respectivă nu ar fi autorizată cu titlu derogatoriu în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din regulamentul menționat, din moment ce această hotărâre a precizat că doar riscurile imediate de deteriorare care generează un pericol concret în timpul conducerii vehiculului sunt de natură să justifice utilizarea unui dispozitiv de manipulare [11]. Or, Mercedes-Benz Group ar susține în speță că fereastra termică în discuție are drept scop împiedicarea depunerilor nedorite în motor, altfel spus protejarea lui împotriva uzurii, ceea ce, în opinia acestei instanțe, nu pare să răspundă exigențelor stricte stabilite de Curte pentru ca un dispozitiv de manipulare să fie licit.

33. În această privință arătăm că în Hotărârea CLCV Curtea a statuat că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „dispozitiv de manipulare”, în sensul acestei dispoziții, un dispozitiv care măsoară orice parametru legat de desfășurarea procedurilor de omologare prevăzute de regulamentul menționat în scopul îmbunătățirii performanței, în cadrul acestor proceduri, a sistemului de control al emisiilor pentru a obține astfel omologarea vehiculului, chiar dacă o atare îmbunătățire poate fi observată, punctual, și în condiții normale de utilizare a vehiculului [12]. Curtea a precizat totodată că articolul 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că un dispozitiv de manipulare care îmbunătățește în mod sistematic, în cadrul procedurilor de omologare, performanța sistemului de control al emisiilor provenind de la vehicule în vederea respectării valorilor-limită la emisii stabilite de acest regulament pentru a obține în acest mod omologarea vehiculelor respective nu poate intra sub incidența excepției privind interzicerea unor asemenea dispozitive prevăzute de această dispoziție, referitoare la protecția motorului împotriva deteriorării sau a unui accident și la funcționarea în siguranță a vehiculului, chiar dacă acest dispozitiv contribuie la prevenirea îmbătrânirii sau a ancrasării motorului [13].

34. Cauza care a determinat pronunțarea Hotărârii CLCV viza autovehicule echipate cu un software care putea modifica sistemul de control al emisiilor de gaze poluante în funcție de condițiile de conducere [14]. Astfel, acest software permitea măsurarea parametrilor care corespund parametrilor testului de omologare privind emisiile de poluanți, care se efectuează în laborator.

[11] A se vedea Hotărârea CLCV, punctul 114.

[12] Hotărârea CLCV, punctul 102.

[13] Hotărârea CLCV, punctul 115.

[14] Hotărârea CLCV, punctul 2.

35. Spre deosebire de cauza respectivă, referitoare la un „sistem de comutare”, cauzele C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, precum și C-145/20, Porsche Inter Auto și Volkswagen vizează o fereastră termică, la fel ca în cauza principală. În Concluziile comune prezentate de noi în aceste trei cauze [15] am propus Curții să constate că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „dispozitiv de manipulare” un dispozitiv care, în condiții reale de conducere a unui autovehicul, nu asigură pe deplin recircularea gazelor de eșapament decât atunci când temperatura exterioară este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar înălțimea este sub 1 000 de metri, în condițiile în care, în afara acestui interval, într-o marjă de 10 grade Celsius și peste 1 000 de metri înălțime, pe un parcurs de 250 de metri, rata de recirculare a gazelor de eșapament este redusă în mod linear la 0, cu consecința că emisiile de NOx depășesc valorile-limită stabilite de regulamentul menționat [16].

36. În prezenta cauză, instanța de trimitere arată că temperatura exterioară precisă începând cu care intervine reducerea ratei de recirculare a gazelor de eșapament și amploarea acestei reduceri fac obiectul dezbaterii între părțile din litigiul principal. Revine instanței de trimitere, singura competentă să constate și să aprecieze faptele din litigiul principal, să examineze condițiile în care funcționează fereastra termică în discuție. După cum am arătat în concluziile noastre [17], potrivit datelor oficiale, temperatura medie anuală în Germania a fost de 9,6 grade Celsius în cursul anului 2017, de 10,4 de grade Celsius în cursul anului 2018 și de 10,2 de grade Celsius în cursul anului 2019. Având în vedere aceste date, precum și temperatura medie anuală din celelalte state membre ale Uniunii [18], revine instanței respective sarcina de a verifica dacă, așa cum consideră, software-ul vizat reduce eficacitatea sistemului de control al emisiilor de poluanți în „condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului”. În cazul unui răspuns afirmativ, acest software ar constitui un „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007.

37. Într-un asemenea caz, achiesăm la poziția instanței de trimitere potrivit căreia dispozitivul respectiv nu s-ar putea justifica în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din acest regulament dacă unicul său scop este acela de a contribui la prevenirea îmbătrânirii sau a ancrasării motorului [19]. În opinia noastră, numai în cazul în care depunerile care se formează în timpul recirculării gazelor de eșapament cauzează o disfuncționalitate care poate crea riscuri neașteptate și imediate ale deteriorărilor asupra motorului însuși, generând un pericol concret în timpul conducerii vehiculului, chiar și în cazul unei întrețineri regulate și adecvate a vehiculului, un dispozitiv de manipulare de acest fel ar putea intra sub incidența articolului 5 alineatul (2) litera (a) [20]. Din nou, revine instanței de trimitere sarcina să verifice dacă ar putea surveni o atare disfuncționalitate.

15 A se vedea punctul 1 din prezentele concluzii.

16 Punctul 104 din aceste concluzii.

17 A se vedea punctul 100 din Concluziile prezentate în cauzele GSMB Invest, Volkswagen și Porsche Inter Auto și Volkswagen (C-128/20, C-134/20 și C-145/20, EU:C:2021:758).

18 A se vedea de asemenea punctul 100 din aceste concluzii.

19 A se vedea în acest sens Hotărârea CLCV, punctul 115.

20 A se vedea în acest sens punctele 125 și 126 din Concluziile prezentate în cauzele GSMB Invest, Volkswagen și Porsche Inter Auto și Volkswagen (C-128/20, C-134/20 și C-145/20, EU:C:2021:758).

38. În situația în care această instanță, după finalizarea verificărilor menționate, confirmă aprecierea sa potrivit căreia fereastra termică în discuție constituie un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007, se ridică problema dreptului la reparație de care ar putea beneficia cumpărătorul unui vehicul echipat cu un astfel de dispozitiv, care face obiectul primelor șase întrebări preliminare.

B. Cu privire la prima și la a doua întrebare preliminară

39. Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46 trebuie interpretate în sensul că ele protejează interesele unui cumpărător individual al unui autovehicul, în special interesul de a nu achiziționa un vehicul atunci când acesta este echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.

40. În această privință trebuie arătat că, potrivit jurisprudenței Curții, din considerentele (1), (5) și (6) ale Regulamentului nr. 715/2007 rezultă că obiectivul urmărit de acesta constă în asigurarea unui nivel înalt al protecției mediului și îmbunătățirea calității aerului în cadrul Uniunii [21]. Regulamentul respectiv utilizează o singură dată termenii „client” și „utilizator”, și anume în considerentul (17), în temeiul căruia este „necesar să li se asigure *clienților* și *utilizatorilor* informații obiective și precise” [22] în ceea ce privește consumul de carburant și emisiile de dioxid de carbon provenind de la vehicule. De asemenea, articolul 4 alineatul (3) din regulamentul menționat prevede că „[p]roducătorii 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” [23]. Aceasta este și singura referire la „cumpărător” din cuprinsul aceluiași regulament. În consecință, Regulamentul nr. 715/2007 prevede obligații concrete de informare a consumatorului și a cumpărătorului privind consumul vehiculului în cauză pentru a le permite să decidă, în deplină cunoștință de cauză, să achiziționeze sau să nu achiziționeze vehiculul respectiv. Rezultă însă că aceste cerințe de informare se încadrează în obiectivul urmărit de regulament în ceea ce privește nivelul înalt al protecției mediului prin reducerea emisiilor de poluanți. Dincolo de aceste obligații, regulamentul nu stabilește o legătură explicită între producătorul de automobile și cumpărătorul individual al unui vehicul în vederea protejării intereselor acestuia.

41. În acest sens, articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007 prevede că producătorul echipează vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte regulamentul respectiv și măsurile sale de punere în aplicare și că, fără excepție, folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor este interzisă. Aceste dispoziții se referă deci doar la producători. Prin urmare, suntem de acord cu poziția Comisiei potrivit căreia regulamentul menționat, în special articolul 5 alineatele (1) și (2) din acesta, nu urmărește în sine în mod direct să protejeze interesele unui cumpărător individual al unui autovehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit.

42. Pentru a răspunde însă la primele două întrebări adresate, Regulamentul nr. 715/2007 trebuie să fie repus în contextul său. Astfel, Directiva 2007/46, care este o directivă de stabilire a unui *cadru* pentru omologarea autovehiculelor, este actul de bază în raport cu acest regulament. După

[21] A se vedea Hotărârea CLCV, punctele 86, 87 și 113.

[22] Sublinierea noastră.

[23] Sublinierea noastră.

cum se precizează în considerentul (3) al acestei directive, actele de reglementare care definesc cerințele tehnice aplicabile 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. În opinia noastră însă, contrar celor susținute de Mercedes-Benz Group și de guvernul german, din dispozițiile acestei directive reiese că ea urmărește și să protejeze interesele unui cumpărător individual al unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit.

43. Astfel, articolul 3 punctul 5 din Directiva 2007/46 definește „omologarea CE de tip” 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 sau în actele de reglementare enumerate la anexa IV sau XI” la directiva amintită. Această anexă IV, intitulată „Cerințe în scopul omologării CE de tip a vehiculelor”, vizează, în partea I, intitulată „Acte 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”.

44. Pe de altă parte, după cum prevede articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2007/46, „[p]roducătorul răspunde în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă este sau nu implicat direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată”. Prin urmare, atunci când solicită omologarea CE de tip pentru vehicule, producătorul este obligat să respecte articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.

45. Deși respectarea cerințelor respective este necesară pentru această omologare CE de tip, trebuie subliniat că respectarea lor vizează totodată în mod direct cumpărătorul individual al unui vehicul, *prin intermediul certificatului de conformitate*. Acesta din urmă este definit la articolul 3 punctul 36 din Directiva 2007/46 ca fiind „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 [această] directivă a respectat toate actele de reglementare”. Anexa IX, intitulată „Certificat de conformitate CE”, cuprinde un punct 0, intitulat „Obiective”, potrivit căruia certificatul de conformitate este o declarație furnizată *cumpărătorului de producătorul vehiculului* pentru a-l asigura că vehiculul pe care l-a achiziționat respectă legislația în vigoare în Uniune la momentul fabricării lui [24]. În consecință, Directiva 2007/46, spre deosebire de Regulamentul nr. 715/2007, stabilește o *legătură explicită* între producătorul de autovehicule și cumpărătorul individual al unui vehicul pentru a-i garanta acestuia că vehiculul cumpărat este conform cu reglementarea aplicabilă a Uniunii.

46. În acest cadru, articolul 18 alineatul (1) din Directiva 2007/46 prevede că, în calitate de deținător al unei omologări CE de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate care însoțește fiecare vehicul care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat. Acest document este obligatoriu pentru înmatriculare sau vânzare, în conformitate cu articolul 26 alineatul (1) din aceeași directivă. Pe de altă parte, articolul 46 din Directiva 2007/46 precizează că statele membre determină sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor acestei directive, în special a restricțiilor cuprinse sau care rezultă din articolul 31, și a actelor de reglementare enumerate în partea I a anexei IV la Directiva 2007/46 și iau toate măsurile necesare pentru punerea lor în practică. Potrivit jurisprudenței Curții, acest articol 46 urmărește în principal obiectivul instituirii și al funcționării unei piețe interne caracterizate printr-o

[24] Având în vedere acest mod de redactare, nu suntem de acord cu poziția exprimată în ședință de Mercedes-Benz Group că destinatarul certificatului de conformitate nu este cumpărătorul.

concurență loială între producători și, pe lângă acest obiectiv, sancțiunile prevăzute la respectivul articol 46 trebuie să garanteze de asemenea că *cumpărătorul unui vehicul* este în posesia unui certificat de conformitate care să îi permită, potrivit anexei IX la aceeași directivă, să îl înmatriculeze în orice stat membru fără a trebui să furnizeze informații tehnice suplimentare [25].

47. Din aceste diferite dispoziții ale Directivei 2007/46 rezultă că, în cadrul unei omologări CE de tip, producătorul trebuie să respecte, printre altele, cerințele referitoare la dispozitivele de manipulare menționate la articolul 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Numai în acest caz constructorul poate elibera cumpărătorului unui vehicul un certificat de conformitate care permite cumpărătorului să înmatriculeze sau să vândă acest vehicul. Certificatul respectiv, care constituie o garanție, urmărește astfel protejarea cumpărătorului împotriva nerespectării de către producător a obligației sale de a introduce pe piață vehicule conforme cu normele administrative aplicabile ale Uniunii.

48. Omologarea CE de tip însă poate, printre altele, să fi fost obținută chiar dacă organismul de omologare nu avea cunoștință de prezența unui dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007 [26]. Pe de altă parte, vehiculul vizat poate de asemenea să nu corespundă tipului omologat. În contextul vânzării individuale a unui vehicul echipat cu un atare dispozitiv ilicit, acest vehicul nu dispune de un certificat de conformitate exact și nu ar putea, așadar, potrivit articolului 26 alineatul (1) din Directiva 2007/46, să fie înmatriculat sau să facă obiectul unei revânzări. Într-o atare situație, interesele cumpărătorului unui astfel de vehicul nu au fost protejate, ceea ce îi cauzează un prejudiciu.

49. În plus, după cum a precizat Curtea, cumpărătorul suferă un prejudiciu material care rezultă dintr-o pierdere de valoare a vehiculului vizat și care decurge din faptul că, odată cu dezvăluirea instalării software-ului care manipulează datele referitoare la emisiile de gaze de eșapament, plata efectuată pentru achiziționarea unui asemenea vehicul are drept contraprestație un vehicul afectat de un viciu și, prin urmare, cu o valoare mai mică [27]. În opinia noastră, deținerea unui vehicul care nu respectă dispozițiile dreptului Uniunii în materie de protecție a mediului, prin emisii de poluanți gazoși care depășesc valorile-limită stabilite, cauzează totodată un prejudiciu moral cumpărătorului respectiv.

50. În aceste condiții, propunem să se răspundă la prima și la a doua întrebare preliminară că articolul 18 alineatul (1), articolul 26 alineatul (1) și articolul 46 din Directiva 2007/46 trebuie interpretate în sensul că protejează interesele unui cumpărător individual al unui autovehicul, în special interesul de a nu cumpăra un vehicul atunci când acesta este echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.

C. Cu privire la a treia-a șasea întrebare preliminară

51. Prin intermediul celor de a treia-a șasea întrebări preliminare, care trebuie analizate împreună [28], instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă Directiva 2007/46 trebuie interpretată că impune statelor membre să prevadă un drept la reparație al

[25] Hotărârea din 4 octombrie 2018, Comisia/Germania (C-668/16, EU:C:2018:802, punctul 87).

[26] A se vedea în acest sens punctul 149 din Concluziile prezentate în cauzele GSMB Invest, Volkswagen și Porsche Inter Auto și Volkswagen (C-128/20, C-134/20 și C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] A se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, punctul 34).

[28] Instanța de trimitere arată că a treia întrebare este adresată în eventualitatea unui răspuns negativ la prima întrebare. De asemenea, a patra întrebare este subsidiară celei de a treia întrebări. Totuși, pentru a da un răspuns util acestei instanțe, vom examina împreună toate întrebările legate de dreptul la reparație și de întinderea acesteia.

cumpărătorului unui vehicul împotriva producătorului în situația în care acest vehicul este echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, și, în cazul unui răspuns afirmativ, în ce măsură statele membre trebuie să prevadă imputarea avantajului legat de utilizarea efectivă a vehiculului menționat asupra cuantumului reparației.

52. Cu titlu introductiv, arătăm că QB a introdus acțiunea împotriva Mercedes-Benz Group, respectiv producătorul, iar nu împotriva persoanei care i-a vândut acest vehicul de ocazie. Prin urmare, Directiva 1999/44/CE [29], care privește raporturile dintre consumator și vânzător, nu sunt aplicabile într-o cauză precum cauza principală. Pe de altă parte, QB nu a invocat Directiva 2005/29/CE [30] privind practicile comerciale neloiale, ci s-a întemeiat pe răspunderea delictuală, astfel cum este prevăzută de dispozițiile BGB. În acest cadru, instanța de trimitere urmărește să afle în ce măsură reglementarea națională este conformă cu dreptul Uniunii în ceea ce privește dreptul la reparație și modul de calcul al reparației.

53. În ceea ce privește răspunderea delictuală, din răspunsul pe care îl propunem la primele două întrebări preliminare reiese că Directiva 2007/46 creează drepturi în favoarea cumpărătorului în raporturile sale cu producătorul atunci când a achiziționat un vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Pe de altă parte, articolul 46 din această directivă prevede că statele membre determină sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea actelor de reglementare enumerate în partea I a anexei IV la directiva respectivă și iau toate măsurile necesare pentru punerea în practică a acestora prin sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare [31]. Articolul menționat se aplică deci situației în care, pentru o omologare CE de tip, vehiculele vizate sunt echipate cu un dispozitiv de manipulare ilicit, cu încălcarea articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 [32].

54. Prin urmare, aceste sancțiuni trebuie să fie nu doar în beneficiul statului membru respectiv, în contextul omologării CE de tip, ci și al cumpărătorului individual al unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit. Altfel spus, Directiva 2007/46 impune statelor membre să prevadă un drept la reparație pentru cumpărătorul unui vehicul atunci când producătorul a săvârșit delictul de a introduce pe piață un asemenea vehicul. Directiva prevede însă doar că aceste state trebuie să pună în practică sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare [33].

55. Potrivit jurisprudenței Curții, în lipsa unei reglementări a dreptului Uniunii, revine statelor membre atribuția de a desemna instanțele competente și de a prevedea modalitățile procedurale aplicabile acțiunilor în justiție destinate să asigure protecția drepturilor conferite justițiabililor de

[29] Directiva 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).

[30] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 privind practicile comerciale neloiale ale întreprinderilor de pe piața internă față de consumatori și de modificare a Directivei 84/450/CEE a Consiliului, a Directivelor 97/7/CE, 98/27/CE și 2002/65/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 al Parlamentului European și al Consiliului („Directiva privind practicile comerciale neloiale") (JO 2005, L 149, p. 22, Ediție specială, 15/vol. 14, p. 260).

[31] Ca răspuns la o întrebare scrisă a Curții, guvernul german a precizat natura diferitelor sancțiuni puse în aplicare la nivel național în conformitate cu articolul 46 din Directiva 2007/46 și cu articolul 13 din Regulamentul nr. 715/2007.

[32] După cum a arătat avocatul general Mengozzi în Concluziile prezentate în cauza Comisia/Germania (C-668/16, EU:C:2018:230, punctul 94), obligația prevăzută la articolul 46 din Directiva 2007/46 de a impune sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare în caz de nerespectare a dispozițiilor acestei directive trebuie să fie aplicată independent de obligația de a restabili conformitatea cu tipul omologat, prevăzută la articolele 12 și 30 din directiva menționată.

[33] În același sens, articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 715/2007 prevede că statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării de către producători a dispozițiilor acestui regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora prin sancțiuni care trebuie să fie eficace, adecvate și descurajante.

dreptul Uniunii [34]. Astfel, exceptând dreptul la repararea prejudiciului care își are în mod direct temeiul în dreptul Uniunii atunci când condițiile necesare în acest scop sunt îndeplinite, este necesar ca în cadrul dreptului național al răspunderii să se stabilească modul de reparare a prejudiciului cauzat, fiind necesar ca aceste condiții stabilite de legislațiile naționale în domeniul reparării prejudiciilor să permită existența unor sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare.

56. În speță, instanța de trimitere solicită, în primul rând, să se stabilească dacă este conform cu dreptul Uniunii faptul că un cumpărător al unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare nu are dreptul să introducă o acțiune civilă în răspundere delictuală împotriva producătorului decât în situația în care acesta din urmă a cauzat în mod intenționat un prejudiciu altuia, în mod neetic, în sensul articolului 826 din BGB.

57. În această privință, în conformitate cu principiul efectivității [35], revine acestei instanțe sarcina de a examina dacă condițiile prevăzute la articolul 826 din BGB sunt de natură să facă practic imposibilă sau excesiv de dificilă exercitarea dreptului la reparație pe care cumpărătorul unui vehicul îl are în temeiul Directivei 2007/46. În caz afirmativ, aceste norme de procedură naționale nu ar fi conforme cu dreptul Uniunii.

58. În acest stadiu, subliniem că instanța de trimitere a arătat în decizia sa că este puțin probabil ca condițiile prevăzute la articolul 826 din BGB, astfel cum au fost interpretate de instanțele naționale, să respecte articolul 46 din Directiva 2007/46, din moment ce numai anumite cazuri excepționale îndeplinesc condițiile respective și că deci, în stadiul actual al dreptului, producătorul nu trebuie să se teamă de o acțiune în reparație, nefiind, prin urmare, încurajat să respecte cu strictețe normele dreptului Uniunii pentru a evita răspunderea delictuală [36].

59. În ipoteza în care instanța de trimitere ar confirma această apreciere, ea ar trebui să facă referire atunci la articolul 823 alineatul (2) din BGB, a cărui aplicare, potrivit acestei instanțe, impune existența unei simple neglijențe. Observăm că, în opinia instanței menționate, chiar presupunând că dispozițiile relevante de drept al Uniunii urmăresc să protejeze doar interesul general, ele nu ar fi probabil respectate decât dacă încălcarea din neglijență ar fi de asemenea sancționată printr-un drept la reparație al cumpărătorilor întemeiat pe răspunderea delictuală a producătorilor și dacă aceștia din urmă ar trebui să țină seama de acest lucru de la bun început.

60. În al doilea rând, instanța de trimitere urmărește să afle dacă, în cadrul dreptului la reparație al cumpărătorului unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicită, dreptul Uniunii se opune posibilității de a imputa avantajul legat de utilizarea efectivă a vehiculului respectiv asupra restituirii prețului de cumpărare al vehiculului menționat.

61. Așa cum reiese din jurisprudența Curții, în ceea ce privește forma și modul de calcul ale reparării prejudiciului, repararea prejudiciilor cauzate particularilor prin încălcări ale dreptului Uniunii trebuie să fie corespunzătoare prejudiciului suferit, astfel încât să asigure o protecție

[34] Hotărârea din 24 februarie 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, punctul 63 și jurisprudența citată). În observațiile scrise, Mercedes-Benz Group se referă printre altele la Hotărârea din 16 februarie 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, punctele 49-60), pentru a aprecia că respectivul cumpărător al vehiculului în discuție nu are un drept la reparație. Considerăm însă că raționamentul urmat în acea hotărâre merge pe aceeași linie pe care o propunem noi în prezenta cauză.

[35] Cu privire la acest principiu, a se vedea Hotărârea din 6 octombrie 2021, Consorzio Italian Management și Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, punctul 63 și jurisprudența citată).

[36] Mercedes-Benz Group contestă această poziție a instanței de trimitere susținând că încălcările dreptului Uniunii săvârșite de constructori pot să atragă aplicarea unor amenzi și sancțiuni importante.

efectivă a drepturilor acestora [37]. După cum s-a menționat deja, dreptului național al statelor membre îi revine sarcina să definească normele privind modul de calcul al reparării prejudiciului cauzat unui particular prin încălcarea dispozițiilor Directivei 2003/88 [38]. În această privință, instanțele naționale sunt îndreptățite să se asigure că protecția drepturilor garantate de ordinea juridică a Uniunii nu duce la o îmbogățire fără justă cauză a avânzilor-cauză [39].

62. Prin urmare, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica în ce măsură imputarea avantajului legat de utilizarea efectivă a vehiculului – în condiții normale de utilizare a acestuia – asupra restituirii prețului de cumpărare al acestuia ar asigura o reparație adecvată pentru cumpărător. Această instanță arată că, până la data ședinței desfășurate pe rolul său, QB a parcurs peste 60 000 km cu vehiculul în cauză și că, dacă avantajul legat de utilizare ar trebui dedus, ar fi necesar să se estimeze deprecierea suferită de vehiculul respectiv pentru a se calcula cuantumul deducerii. În această privință, după cum rezultă din jurisprudența citată la punctul anterior din prezentele concluzii, instanța menționată este îndreptățită să aibă în vedere ca protecția drepturilor garantate de Directiva 2007/46 să nu ducă la o îmbogățire fără justă cauză a lui QB. Avantajul legat de utilizarea efectivă a vehiculului în cauză poate fi deci imputat asupra restituirii prețului de cumpărare al acestui vehicul. Considerăm însă că este clar că, dacă această imputare ar avea drept rezultat faptul că QB nu va obține în cele din urmă nicio reparație pentru prejudiciul suferit, acest mod de calcul nu ar asigura o protecție efectivă a acestuia și nu ar fi conform cu dreptul Uniunii.

63. În al treilea rând, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă avantajul legat de utilizarea vehiculului în discuție trebuie calculat pe baza prețului de cumpărare total al acestuia, fără a se efectua o deducere pentru deprecierea cauzată de montarea unui dispozitiv de manipulare ilicit și/sau de utilizarea unui vehicul neconform cu dreptul Uniunii. Din nou, în lipsa unei reglementări în dreptul Uniunii, nu este de competența Curții să analizeze în profunzime dreptul statelor membre pentru a arăta cum ar trebui să fie calculată reparația prejudiciului suferit [40]. Singura cerință prevăzută de dreptul Uniunii este ca reparația să fie adecvată, altfel spus, de natură să asigure o protecție efectivă a drepturilor cumpărătorului.

64. În sfârșit, subliniem că, deși cerințele prevăzute în anexa IV la Directiva 2007/46, în special aplicarea articolului 5 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 715/2007, trebuie respectate de producătorii de automobile în cazul vehiculelor noi [41], ele privesc și vehiculele de ocazie, în contextul răspunderii delictuale, atunci când un producător a săvârșit delictul de a instala un dispozitiv de manipulare ilicit.

65. Având în vedere cele de mai sus, propunem să se răspundă la a treia-a șasea întrebare preliminară că Directiva 2007/46 trebuie interpretată în sensul că impune statelor membre să prevadă pentru cumpărătorul unui vehicul un drept la reparație împotriva producătorului de autovehicule în situația în care acest vehicul este echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Este de competența statelor

[37] A se vedea în acest sens Hotărârea din 25 noiembrie 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punctul 92 și jurisprudența citată).

[38] A se vedea în acest sens Hotărârea din 25 noiembrie 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punctul 94).

[39] A se vedea Hotărârea din 25 martie 2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, punctul 125 și jurisprudența citată).

[40] În acest sens, suntem de acord cu guvernul german că statele membre, prin punerea în aplicare a legislației lor privind răspunderea delictuală, trebuie să poată decide modul de reparare a prejudiciului suferit de un particular. Adăugăm totuși că această legislație privind răspunderea delictuală trebuie să respecte principiile stabilite de dreptul Uniunii.

[41] A se vedea Hotărârea din 24 ianuarie 2019, RDW și alții (C-326/17, EU:C:2019:59, punctul 61).

membre să stabilească normele privind modul de calcul al reparației prejudiciului cauzat acestui cumpărător, cu condiția ca, în conformitate cu principiul efectivității, această reparație să fie adecvată în raport cu prejudiciul suferit.

D. Cu privire la a șaptea întrebare preliminară

66. Prin intermediul celei de a șaptea întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 267 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia judecătorul unic competent să se pronunțe asupra unui litigiu poate adresa Curții o cerere de decizie preliminară numai în cazul în care judecătorul respectiv a trimis în prealabil acest litigiu spre rejudecare la o cameră civilă care a decis să nu se resesizeze.

1. Cu privire la admisibilitate

67. Mercedes-Benz Group susține că a șaptea întrebare preliminară este inadmisibilă pentru motivul că, în cadrul unei proceduri inițiate în temeiul articolului 267 TFUE, Curtea nu este competentă să se pronunțe cu privire la compatibilitatea dreptului național cu dreptul Uniunii [42].

68. Guvernul german a subliniat în ședință că această chestiune nu este utilă în vederea soluționării cauzei principale.

69. Comisia arată că are îndoieli în ceea ce privește admisibilitatea întrebării respective. Într-adevăr, un răspuns la aceasta nu ar fi relevant pentru soluționarea litigiului principal, care are ca obiect existența unui drept la reparație pentru cumpărătorul unui vehicul ca urmare a utilizării unui dispozitiv de manipulare ilicit. În plus, întrebarea menționată pare a fi de natură ipotetică. Astfel, după cum ar reieși din decizia de trimitere, aceasta din urmă nu ar fi făcut obiectul unei căi de atac la momentul sesizării Curții. Prin urmare, un eventual răspuns la a șaptea întrebare preliminară nu ar părea de natură să îi poată furniza instanței de trimitere o interpretare a dreptului Uniunii care să îi permită să soluționeze chestiuni procedurale de drept național înainte de a se putea pronunța pe fondul litigiului cu care este sesizată [43].

70. În ceea ce privește admisibilitatea celei de a șaptea întrebări, din decizia de trimitere reiese că, potrivit legislației naționale, judecătorul unic sesizat cu un litigiu este obligat să trimită cauza spre rejudecare la o cameră civilă pentru ca aceasta să se resesizeze, atunci când cauza prezintă dificultăți deosebite de fapt sau de drept ori dacă are o importanță fundamentală. Din decizia respectivă rezultă că instanța de trimitere, și anume un judecător unic, nu a trimis prezenta cauză spre rejudecare la o cameră civilă, ci a sesizat în mod direct Curtea cu cererea sa de decizie preliminară.

71. Potrivit unei jurisprudențe constante, 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 [44].

[42] Această parte face referire în special la Hotărârea din 29 noiembrie 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, punctul 23).

[43] Comisia face referire la Ordonanța din 2 iulie 2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, punctele 44 și 48).

[44] Hotărârea din 15 iulie 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, punctul 55).

72. În această privință, litigiul principal privește dreptul la reparație și modul de calcul al acesteia în cazul cumpărătorului individual al unui vehicul echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Conform jurisprudenței Curții, chiar presupunând că, potrivit normelor procedurale naționale relevante, instanța de trimitere, care este un judecător unic, ar fi trebuit să transmită cauza principală unei camere civile, primele șase întrebări preliminare, referitoare la acest drept la reparație, sunt admisibile. Astfel, nu revine Curții sarcina să verifice dacă decizia de trimitere a fost luată în conformitate cu normele naționale de organizare și de procedură judiciare [45].

73. În ceea ce privește a șaptea întrebare preliminară, ea privește interpretarea articolului 267 TFUE însuși, care nu este în discuție pentru soluționarea litigiului principal. În plus, instanța de trimitere arată doar că o contestare a competenței judecătorului unic ar fi posibilă în căile de atac. Or, pe de o parte, această instanță nu precizează ce consecință poate fi dedusă din aceasta pentru decizia de trimitere. Pe de altă parte, din dosarul depus la Curte nu reiese că, în acest stadiu, decizia de trimitere a făcut obiectul unei căi de atac.

74. În aceste condiții, apreciem că interpretarea solicitată prin a șaptea întrebare preliminară nu răspunde unei necesități obiective pentru hotărârea pe care trebuie să o pronunțe instanța de trimitere [46]. Prin urmare, în opinia noastră, întrebarea este ipotetică și trebuie, așadar, să fie respinsă ca inadmisibilă.

2. Cu privire la fond

75. În ipoteza în care Curtea ar considera că a șaptea întrebare preliminară este admisibilă, am dori să amintim jurisprudența potrivit căreia instanțele naționale au cea mai largă posibilitate de a sesiza Curtea cu o chestiune de interpretare a dispozițiilor pertinente ale dreptului Uniunii, această posibilitate transformându-se în obligație pentru instanțele de ultim grad de jurisdicție, sub rezerva excepțiilor recunoscute de jurisprudența Curții. Atât această posibilitate, cât și această obligație sunt astfel inerente sistemului de cooperare între instanțele naționale și Curte, stabilit prin articolul 267 TFUE, și funcțiilor de instanță însărcinată cu aplicarea dreptului Uniunii încredințate de această dispoziție instanțelor naționale. În consecință, o instanță națională sesizată cu o cauză, atunci când apreciază că în cadrul acesteia se ridică o chestiune privind interpretarea sau validitatea dreptului Uniunii, are posibilitatea sau obligația, după caz, de a se adresa Curții cu titlu preliminar, fără ca această posibilitate sau această obligație să poată fi împiedicată de norme naționale de natură legislativă sau jurisprudențială [47].

76. Întrucât este vorba despre o instanță națională ale cărei decizii sunt supuse unei căi de atac în dreptul intern, articolul 267 TFUE nu se opune ca deciziile acestei instanțe care sesizează Curtea cu titlu preliminar să continue să fie supuse căilor de atac obișnuite prevăzute de dreptul național. Cu toate acestea, soluția unei asemenea căi de atac nu poate restrânge competența pe care articolul 267 TFUE o conferă respectivei instanțe de a sesiza Curtea în măsura în care consideră că o cauză pendinte ridică probleme referitoare la interpretarea dispozițiilor de drept al Uniunii

[45] A se vedea în acest sens Hotărârea din 13 decembrie 2018, Rittinger și alții (C-492/17, EU:C:2018:1019, punctele 29-34).

[46] A se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iulie 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, punctul 62 și jurisprudența citată). Subliniem de asemenea că instanța de trimitere a adresat o întrebare similară în cauze independente de prezenta cauză, în special în cauzele C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel, C-47/21, C. Bank și Bank D. K., precum și C-232/21, Volkswagen Bank și Audi Bank.

[47] Hotărârea din 23 noiembrie 2021, IS (Nelegalitatea ordonanței de trimitere) (C-564/19, EU:C:2021:949, punctele 68-70 și jurisprudența citată).

care necesită pronunțarea unei decizii de către aceasta din urmă [48]. Astfel, funcționarea sistemului de cooperare dintre Curte și instanțele naționale, instituit prin articolul 267 TFUE, și principiul supremației dreptului Uniunii necesită ca instanța națională să fie liberă în orice stadiu al procedurii în care consideră oportun să sesizeze Curtea cu orice întrebare preliminară pe care o apreciază ca fiind necesară [49], inclusiv atunci când este vorba despre un judecător unic [50].

77. Prin urmare, în opinia noastră, articolul 267 TFUE se opune unei reglementări naționale în cazul în care impune unui judecător unic ca, atunci când acesta apreciază că, în cadrul unei cauze pendinte pe rolul său, se invocă o chestiune privind interpretarea sau validitatea dreptului Uniunii care necesită o decizie din partea Curții, să trimită chestiunea respectivă spre rejudecare la o cameră civilă și să fie astfel împiedicat să se adreseze cu titlu preliminar Curții [51].

V. Concluzie

78. Având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Landgericht Ravensburg (Tribunalul Regional din Ravensburg, Germania) după cum urmează:

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), cu modificările ulterioare, trebuie interpretate în sensul că protejează interesele unui cumpărător individual al unui autovehicul, în special interesul de a nu achiziționa un vehicul atunci când acesta este echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, cu modificările ulterioare.

2) Directiva 2007/46, cu modificările ulterioare, trebuie interpretată în sensul că impune statelor membre să prevadă pentru cumpărătorul unui vehicul un drept la reparație împotriva producătorului de autovehicule în situația în care acest vehicul este echipat cu un dispozitiv de manipulare ilicit, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007. Este de competența statelor membre să stabilească normele privind modul de calcul al reparației prejudiciului cauzat acestui cumpărător, cu condiția ca, în conformitate cu principiul efectivității, această reparație să fie adecvată în raport cu prejudiciul suferit.

[48] A se vedea în acest sens Hotărârea din 16 decembrie 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, punctul 93).

[49] A se vedea în acest sens Hotărârea din 16 iulie 2020, Adusbef și alții (C-686/18, EU:C:2020:567, punctul 30 și jurisprudența citată).

[50] A se vedea în acest sens, Hotărârea din 13 decembrie 2018, Rittinger și și alții (C-492/17, EU:C:2018:1019, punctele 29-34).

[51] A se vedea în acest sens Hotărârea din 5 aprilie 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, punctul 36).