



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 14ης Ιουλίου 2022*

«Προδικαστική παραπομπή – Προσέγγιση των νομοθεσιών – Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 – Έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων – Άρθρο 3, σημείο 10 – Άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2 – Σύστημα αναστολής – Μηχανοκίνητα οχήματα – Πετρελαιοκινητήρας – Εκπομπές ρύπων – Σύστημα ελέγχου εκπομπών – Λογισμικό ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα – Βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων (βαλβίδα EGR) – Περιορισμός της μείωσης των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) λόγω “θερμοκρασιακού παραθύρου” – Απαγόρευση της χρήσης συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών – Άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α’ – Εξαίρεση από την απαγόρευση αυτή»

Στην υπόθεση C-128/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείο Klagenfurt, Αυστρία) με απόφαση της 19ης Φεβρουαρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο αυθημερόν, στο πλαίσιο της δίκης

GSMB Invest GmbH & Co. KG

κατά

Auto Krainer GesmbH,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους Κ. Lenaerts, Πρόεδρο, L. Bay Larsen, Αντιπρόεδρο, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe, Κ. Λυκούργο και I. Ziemele, προέδρους τμήματος, M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (εισηγητή), N. Piçarra και N. Wahl, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Ράντος

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η GSMB Invest GmbH & Co. KG, εκπροσωπούμενη από τον T. Kainz, Rechtsanwalt,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η Auto Krainer GesmbH, εκπροσωπούμενη από τους H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. Von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers και B. Wollenschläger, Rechtsanwälte,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller και D. Klebs,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους M. Huttunen και M. Noll-Ehlers,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 23ης Σεπτεμβρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, σημείο 10, και του άρθρου 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της GSMB Invest GmbH & Co. KG και της Auto Krainer GesmbH σχετικά με αίτημα ακύρωσης σύμβασης πώλησης μηχανοκίνητου οχήματος εξοπλισμένου με λογισμικό το οποίο μειώνει την ανακυκλοφορία των καυσαερίων του οχήματος αναλόγως της θερμοκρασίας και του υψομέτρου που ανιχνεύει.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 715/2007

- 3 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 6 του κανονισμού 715/2007:
 - «(1) [...] Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές θα πρέπει [...] να εναρμονισθούν ώστε να αποφεύγονται απαιτήσεις που διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να εξασφαλισθεί υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.
 - [...]
 - (6) Ειδικότερα, είναι απαραίτητη η σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου από το πετρέλαιο κίνησης για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση. [...]»

4 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων (“οχήματα”) και ανταλλακτικών, όπως διατάξεων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, όσον αφορά τις εκπομπές τους.»

5 Το άρθρο 3, σημείο 10, του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών του μέτρων, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

[...]

10. “σύστημα αναστολής”: κάθε στοιχείο σχεδιασμού το οποίο αισθάνεται τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τις στροφές του κινητήρα (RPM), τη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων, την υποπίεση της πολλαπλής εισαγωγής ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιοδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, που μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος».

6 Το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, του ίδιου κανονισμού έχει ως εξής:

«1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν επίσης ότι όλες οι νέες διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης, οι οποίες απαιτούν έγκριση τύπου και πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I και με τα μέτρα εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 5.

2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν την τήρηση των διαδικασιών έγκρισης τύπου για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής, της αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και της συμμόρφωσης εν χρήσει.

Επιπλέον, τα τεχνικά μέτρα που λαμβάνει ο κατασκευαστής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εκπομπές εξάτμισης και οι εξαερώσεις περιορίζονται αποτελεσματικά, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθ’ όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων και υπό ομαλές συνθήκες λειτουργίας. [...]

[...]»

7 Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007 ορίζει τα εξής:

«1. Ο κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπο ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται έτσι ώστε το όχημα υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

2. Η χρήση συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών απαγορεύεται. Η απαγόρευση δεν ισχύει:

α) όταν η ανάγκη χρήσης των συστημάτων αιτιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος·

β) όταν το σύστημα δεν λειτουργεί πέραν των απαιτήσεων εκκίνησης του κινητήρα·

γ) όταν οι συνθήκες έχουν στην ουσία τους περιληφθεί στις διαδικασίες δοκιμής για τον έλεγχο των εξατμιστικών εκπομπών και των μέσων εκπομπών από τον αγωγό εξαγωγής.»

8 Το παράρτημα I του κανονισμού αυτού, το οποίο επιγράφεται «Ορια εκπομπών», προβλέπει, μεταξύ άλλων, τις οριακές τιμές εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x).

Ο κανονισμός 692/2008

9 Ο κανονισμός (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού 715/2007 (ΕΕ 2008, L 199, σ. 1), τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 566/2011 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2011 (ΕΕ 2011, L 158, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 692/2008). Από 1ης Ιανουαρίου 2022, ο κανονισμός 692/2008 καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού 715/2007, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού 692/2008 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού 692/2008 (ΕΕ 2017, L 175, σ. 1). Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, ο κανονισμός 692/2008 εξακολουθεί να έχει εφαρμογή στην εν λόγω διαφορά.

10 Το άρθρο 1 του κανονισμού 692/2008 είχε ως εξής:

«Ο παρών κανονισμός καθορίζει μέτρα για την εφαρμογή των άρθρων 4, 5 και 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.»

11 Το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού 692/2008 προέβλεπε τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

[...]

18. “σύστημα ελέγχου εκπομπών”: στο πλαίσιο του συστήματος OBD [(ενσωματωμένων συστημάτων διάγνωσης)], ο ηλεκτρονικός ελεγκτής ρύθμισης του κινητήρα και οποιοδήποτε κατασκευαστικό στοιχείο που συνδέεται με τις εκπομπές στο σύστημα εξαγωγής ή εξάτμισης, το οποίο τροφοδοτεί με δεδομένα ή λαμβάνει δεδομένα από τον συγκεκριμένο ελεγκτή».

12 Το άρθρο 3, παράγραφος 9, του κανονισμού αυτού όριζε τα ακόλουθα:

«Η δοκιμή τύπου 6 για τη μέτρηση των εκπομπών σε χαμηλές θερμοκρασίες, όπως ορίζεται στο παράρτημα VIII, δεν εφαρμόζεται στα ντιζελοκίνητα οχήματα.

Ωστόσο, όταν υποβάλλουν αίτηση για έγκριση τύπου, οι κατασκευαστές προσκομίζουν στην αρχή έγκρισης πληροφορίες που καταδεικνύουν ότι η διάταξη μετεπεξεργασίας [οξειδίων του αζώτου (NOx)] φτάνει σε επαρκώς υψηλή θερμοκρασία ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά εντός 400 δευτερολέπτων μετά από εκκίνηση ψυχρού κινητήρα στους -7 [βαθμούς Κελσίου], όπως περιγράφεται στη δοκιμή τύπου 6.

Επιπλέον, ο κατασκευαστής υποβάλλει στην αρχή έγκρισης πληροφορίες σχετικά με τη στρατηγική λειτουργίας του συστήματος ανακυκλοφορίας των καυσαερίων (EGR), συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας του σε χαμηλές θερμοκρασίες.

Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν επίσης περιγραφή των ενδεχόμενων επιπτώσεων στις εκπομπές.

Η αρχή έγκρισης δεν χορηγεί έγκριση τύπου εάν οι υποβληθείσες πληροφορίες δεν επαρκούν προκειμένου να καταδείξουν ότι η διάταξη μετεπεξεργασίας φτάνει πράγματι σε επαρκώς υψηλή θερμοκρασία ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά εντός του καθορισμένου χρονικού διαστήματος.

[...]»

- 13 Το άρθρο 10 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο έφερε τον τίτλο «Διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης», προέβλεπε στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι οι διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα με έγκριση ΕΚ τύπου, εφόσον εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, λαμβάνουν έγκριση ΕΚ τύπου ως χωριστές τεχνικές μονάδες κατά την έννοια του άρθρου 10 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1)], σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13 και το παράρτημα XIII του παρόντος κανονισμού.

Οι καταλυτικοί μετατροπείς και τα φίλτρα σωματιδίων θεωρούνται ως διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

[...]»

- 14 Το παράρτημα I του κανονισμού 692/2008, το οποίο επιγραφόταν «Διοικητικές διατάξεις για την έγκριση ΕΚ τύπου», όριζε στο σημείο 3.3, με τίτλο «Επεκτάσεις για ανθεκτικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης (δοκιμή τύπου 5)», τα εξής:

«3.3.1. Η έγκριση τύπου μπορεί να επεκταθεί σε διάφορους τύπους οχημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι οι παρακάτω παράμετροι του οχήματος, του κινητήρα ή του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης είναι πανομοιότυπες ή βρίσκονται εντός των προβλεπόμενων ανοχών:

3.3.1.1. Όχημα:

[...]

3.3.1.2. Κινητήρας

[...]

3.3.1.3. Παράμετροι του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης:

α) Καταλυτικοί μετατροπείς και φίλτρα σωματιδίων:

[...]

[...]

γ) Ανακυκλοφορία καυσαερίων (EGR):

με ή χωρίς

είδος (ψυχόμενη ή μη ψυχόμενη, ενεργός ή παθητικός έλεγχος, υψηλή πίεση ή χαμηλή πίεση).

[...]»

Το αυστριακό δίκαιο

- 15 Το άρθρο 879, παράγραφος 1, του Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (γενικού αστικού κώδικα), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπόθεσης της κύριας δίκης (στο εξής: ABGB), προβλέπει τα εξής:

«Σύμβαση η οποία παραβιάζει νόμιμη απαγόρευση ή αντίκειται στα χρηστά ήθη είναι άκυρη.»

- 16 Το άρθρο 932, παράγραφοι 1 και 4, του ABGB ορίζει τα ακόλουθα:

«(1) Σε περίπτωση ελαττώματος, ο αποκτών μπορεί να ζητήσει την επιδιόρθωση του πράγματος (επισκευή ή συμπλήρωση της ελλείψεως), την αντικατάσταση του πράγματος, την προσήκουσα μείωση του ανταλλάγματος (μείωση του τιμήματος) ή τη λύση της συμβάσεως (υπαναχώρηση).

[...]

(4) Εάν τόσο η επιδιόρθωση όσο και η αντικατάσταση είναι αδύνατες ή συνεπάγονται δυσανάλογη επιβάρυνση για τον μεταβιβάζοντα, ο αποκτών δικαιούται να μειώσει το τίμημα ή, εφόσον δεν πρόκειται για επουσιώδες ελάττωμα, να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση. [...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 17 Στις 9 Ιανουαρίου 2011, η GSMB Invest συνήψε με την Auto Krainer σύμβαση πώλησης αυτοκινήτου οχήματος μάρκας Volkswagen, μοντέλου Caddy Maxi Comfortline 4 Motion TDI, εξοπλισμένου με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA 189 γενιάς Euro 5, με κυβισμό 2 λίτρων, το οποίο διαθέτει βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων (στο εξής: βαλβίδα EGR).
- 18 Στις 27 Δεκεμβρίου 2017, η GSMB Invest άσκησε αγωγή ενώπιον του Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείου Klagenfurt, Αυστρία), το οποίο είναι το αιτούν δικαστήριο, ζητώντας την ακύρωση της εν λόγω σύμβασης πώλησης, βάσει του άρθρου 879, παράγραφος 1, και του άρθρου 932, παράγραφος 4, του ABGB, έναντι της καταβολής αποζημίωσης λόγω χρήσης.
- 19 Προς στήριξη της αγωγής της, η GSMB Invest υποστηρίζει ότι, κατά την αγορά του επίμαχου οχήματος, είχε την πεποίθηση ότι απέκτησε καινούριο όχημα φιλικό προς το περιβάλλον, του οποίου, μεταξύ άλλων, οι τιμές εκπομπών καυσαερίων ήταν σύμφωνες με τις ισχύουσες νόμιμες

απαιτήσεις. Κατόπιν, όμως, της ενημέρωσης του λογισμικού που είναι ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα του εν λόγω οχήματος, την οποία πραγματοποίησε η Volkswagen στις 9 Μαΐου 2017, ο καθαρισμός των καυσαερίων λειτουργεί μόνον όταν η εξωτερική θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο οδήγησης είναι μικρότερο των 1 000 μέτρων (στο εξής: θερμοκρασιακό παράθυρο). Το θερμοκρασιακό αυτό παράθυρο συνιστά μη επιτρεπόμενο σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας, δεδομένου ότι δεν δικαιολογείται βάσει καμίας εκ των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Ειδικότερα, η μείωση του καθαρισμού των καυσαερίων την οποία συνεπάγεται το θερμοκρασιακό παράθυρο δεν συμβάλλει στην προστασία του κινητήρα του επίμαχου οχήματος από άμεση ζημία.

- 20 Η Auto Krainer υποστηρίζει ότι όλοι οι κατασκευαστές πετρελαιοκίνητων οχημάτων κατηγορίας Euro 5 χρησιμοποιούν θερμοκρασιακό παράθυρο και ότι η Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων, Γερμανία), η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή στη Γερμανία, έκρινε ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο αποτελεί επιτρεπόμενο μέτρο, δυνάμει του κανονισμού 715/2007. Επιπλέον, κατά τον έλεγχο της ενημέρωσης του επίμαχου λογισμικού, η αρχή αυτή διαπίστωσε ότι η ενημέρωση δεν είχε αρνητικές συνέπειες στην ανθεκτικότητα των διατάξεων μείωσης της ρύπανσης.
- 21 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι από το άρθρο 3, σημείο 10, και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 προκύπτει ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο αποτελεί μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής. Συγκεκριμένα, στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως στη Γερμανία και την Αυστρία, η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι κατά κανόνα χαμηλότερη των 15 βαθμών Κελσίου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και, λόγω του γεωγραφικού αναγλύφου των χωρών αυτών, η οδήγηση των οχημάτων γίνεται πολύ συχνά σε περιοχές με υψόμετρο άνω των 1 000 μέτρων, με αποτέλεσμα τέτοιες συνθήκες οδήγησης να είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος, κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 3, σημείο 10.
- 22 Κατά το δικαστήριο αυτό, όμως, η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 δεν μπορεί να χρησιμεύσει ως νομική βάση για συστήματα αναστολής που ενεργοποιούνται υπό «κανονικές» συνθήκες χρήσης των οχημάτων.
- 23 Το αιτούν δικαστήριο προσθέτει ότι το άρθρο 3, παράγραφος 9, του κανονισμού 692/2008 καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου πρέπει να επιτυγχάνεται αποτελεσματική λειτουργία του κινητήρα μετά από εκκίνηση ψυχρού κινητήρα. Κατά την παράγραφο αυτή, η διάταξη μετεπεξεργασίας των οξειδίων του αζώτου (NOx) πρέπει να φτάνει σε επαρκώς υψηλή θερμοκρασία ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά εντός 400 δευτερολέπτων μετά από εκκίνηση ψυχρού κινητήρα στους – 7 βαθμούς Κελσίου. Οι αρχές έγκρισης δεν μπορούν να χορηγήσουν έγκριση ΕΚ τύπου όταν δεν έχουν αποδειχθεί επαρκώς οι προϋποθέσεις της παραγράφου αυτής. Από το εν λόγω βάρος αποδείξεως συνάγεται ότι ο νομοθέτης της Ένωσης έχει ορίσει σαφώς ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο δεν μπορεί να δικαιολογηθεί εάν δεν πληροί τις ως άνω προϋποθέσεις.
- 24 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει, ωστόσο, ότι το Δικαστήριο δεν έχει ακόμη αποφανθεί επί των ζητημάτων ερμηνείας των διατάξεων του κανονισμού 715/2007 που εγείρονται στο πλαίσιο της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί.

25 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείο Klagenfurt) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 1, του [κανονισμού 715/2007] την έννοια ότι δεν επιτρέπεται εξοπλισμός οχήματος, κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007, στον οποίο η βαλβίδα [EGR], δηλαδή ένα κατασκευαστικό στοιχείο που ενδέχεται να επηρεάσει τις εκπομπές, έχει σχεδιαστεί κατά τρόπον ώστε ο συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων, δηλαδή το ποσοστό των καυσαερίων τα οποία ανακυκλοφορούν, να έχει ρυθμιστεί έτσι ώστε η βαλβίδα να εξασφαλίζει λειτουργία χαμηλής εκπομπής ρύπων μόνο [εντός του θερμοκρασιακού παραθύρου], εάν δε η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το [θερμοκρασιακό παράθυρο] καθώς και εάν το υψόμετρο υπερβαίνει το όριο των 1 000 μέτρων έως και κατά 250 μέτρα, ο συντελεστής αυτός μειώνεται γραμμικά στο 0, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι εκπομπές [οξειδίων του αζώτου (NOx)] πάνω από τις οριακές τιμές του κανονισμού 715/2007;
- 2) Έχει η φράση “για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα” του άρθρου 5, παράγραφος 2, του [κανονισμού 715/2007] την έννοια ότι μια στρατηγική περί καυσαερίων η οποία εξυπηρετεί κυρίως την προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα [EGR], ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ, δεν πληροί τις προϋποθέσεις εξαίρεσης;
- 3) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 1, του [κανονισμού 715/2007] την έννοια ότι μια στρατηγική περί καυσαερίων η οποία εξασφαλίζει την πλήρη λειτουργικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης μόνο σε εύρος θερμοκρασιών [εντός του θερμοκρασιακού παραθύρου] [...] και συνεπώς, κατά κανόνα, δεν είναι πλήρως λειτουργική στην Ευρώπη, ιδίως στην Αυστρία, κατά τη διάρκεια του έτους, δεν πληροί την απαίτηση του άρθρου 5, παράγραφος 1[, του κανονισμού αυτού] –λειτουργία του οχήματος υπό κανονικές συνθήκες χρήσης– και συνιστά μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

26 Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ διαδικασίας συνεργασίας μεταξύ εθνικών δικαστηρίων και Δικαστηρίου, στο δεύτερο απόκειται να δώσει στον εθνικό δικαστή χρήσιμη απάντηση που να του παρέχει τη δυνατότητα επίλυσης της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί. Κατά συνέπεια, μολονότι τυπικά το αιτούν δικαστήριο οριοθέτησε το ερώτημά του στο ζήτημα της ερμηνείας ορισμένης διάταξης του δικαίου της Ένωσης, τούτο δεν εμποδίζει το Δικαστήριο να του παράσχει όλα τα στοιχεία περί ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης που μπορεί να αποδειχθούν χρήσιμα για την εκδίκαση της υπόθεσης της οποίας έχει επιληφθεί, ανεξαρτήτως του αν το αιτούν δικαστήριο τα μνημονεύει ρητώς στα ερωτήματά του ή όχι. Απόκειται συναφώς στο Δικαστήριο να προσδιορίσει, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των στοιχείων που του παρέσχε το εθνικό δικαστήριο, ιδίως δε το σκεπτικό της απόφασης περί παραπομπής, τα στοιχεία του δικαίου της Ένωσης που χρήζουν ερμηνείας λαμβανομένου υπόψη του αντικειμένου της διαφοράς της κύριας δίκης (απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

27. Εν προκειμένω, το πρώτο και το τρίτο ερώτημα, στα οποία πρέπει να δοθεί κοινή απάντηση, αναφέρονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007. Ωστόσο, από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν το θερμοκρασιακό παράθυρο συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού αυτού, του οποίου η χρήση καταρχήν απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού.
28. Επισημαίνεται ότι, με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Auto Krainer υποστηρίζει ότι το αιτούν δικαστήριο παρουσιάζει εσφαλμένα τη λειτουργία του επίμαχου λογισμικού. Συγκεκριμένα, κατά την άποψή της, το λογισμικό αυτό συνεπάγεται μείωση του συντελεστή ανακυκλοφορίας των καυσαερίων όταν η θερμοκρασία του αέρα εισαγωγής στον κινητήρα, και όχι η θερμοκρασία περιβάλλοντος, είναι χαμηλότερη των 15 βαθμών Κελσίου. Δεν αμφισβητείται όμως, από τεχνικής απόψεως, ότι η θερμοκρασία του αέρα εισαγωγής στον κινητήρα είναι, κατά μέσο όρο, υψηλότερη κατά 5 βαθμούς Κελσίου από τη θερμοκρασία περιβάλλοντος. Συνεπώς, η ανακυκλοφορία των καυσαερίων διασφαλίζεται πλήρως εφόσον η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι υψηλότερη ή ίση όχι με 15 βαθμούς Κελσίου, αλλά με 10 βαθμούς Κελσίου, ήτοι εμπίπτει στο εύρος της μέσης ετήσιας θερμοκρασίας περιβάλλοντος στη Γερμανία, η οποία είναι 10,4 βαθμοί Κελσίου. Επιπλέον, κατά την Auto Krainer, το αιτούν δικαστήριο παραλείπει να αναφέρει ότι, όταν η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι χαμηλότερη των 10 βαθμών Κελσίου, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων δεν μειώνεται παρά σταδιακά, με γραμμικό τρόπο, στο 0, τούτο δε μέχρι τη θερμοκρασία περιβάλλοντος των - 5 βαθμών Κελσίου.
29. Ωστόσο, πρέπει να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, η οποία στηρίζεται σε σαφή διάκριση των λειτουργιών των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, τόσο η διαπίστωση και η εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης όσο και η ερμηνεία και εφαρμογή του εθνικού δικαίου εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του εθνικού δικαστή (απόφαση της 9ης Ιουλίου 2020, Raiffeisen Bank και BRD Groupe Société Générale, C-698/18 και C-699/18, EU:C:2020:537, σκέψη 46).
30. Υπό τις συνθήκες αυτές, προκειμένου να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με το πρώτο και το τρίτο ερώτημά του, το εν λόγω δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού, έχει την έννοια ότι ένα σύστημα το οποίο εξασφαλίζει την τήρηση των προβλεπόμενων στον κανονισμό αυτόν οριακών τιμών εκπομπών μόνον εντός του θερμοκρασιακού παραθύρου συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10.
31. Κατά το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, ως «σύστημα αναστολής» νοείται «κάθε στοιχείο σχεδιασμού το οποίο αισθάνεται τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τις στροφές του κινητήρα (RPM), τη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων, την υποπίεση της πολλαπλής εισαγωγής ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιοδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, που μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος».
32. Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ένας τέτοιος ορισμός του συστήματος αναστολής προσδίδει στην έννοια του «στοιχείου σχεδιασμού» ευρύ περιεχόμενο, το οποίο καλύπτει τόσο τα μηχανικά εξαρτήματα όσο και τα ηλεκτρονικά στοιχεία που ενεργοποιούν τέτοια εξαρτήματα, εφόσον

επεμβαίνουν στη λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και μειώνουν την αποτελεσματικότητά του [απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 64].

- 33 Το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει ότι ως «σύστημα ελέγχου των εκπομπών», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, νοούνται τόσο οι τεχνολογίες και η λεγόμενη μέθοδος «μετεπεξεργασίας καυσαερίων», οι οποίες μειώνουν τις εκπομπές σε μεταγενέστερο στάδιο, ήτοι μετά τη δημιουργία τους, όσο και εκείνες οι οποίες μειώνουν τις εκπομπές σε προγενέστερο στάδιο, ήτοι κατά τη δημιουργία τους, όπως το σύστημα ανακυκλοφορίας καυσαερίων [απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 90].
- 34 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το επίμαχο όχημα διαθέτει βαλβίδα EGR και λογισμικό ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα. Η βαλβίδα αυτή είναι μία από τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων για τον έλεγχο και τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx) που προκαλούνται από την ατελή καύση των καυσίμων. Η αποτελεσματικότητα της απορρύπανσης συνδέεται με το άνοιγμα της βαλβίδας EGR, το οποίο υπαγορεύεται από το προαναφερθέν λογισμικό. Εκτός του θερμοκρασιακού παραθύρου που καθορίστηκε με την ενημέρωση του εν λόγω λογισμικού και μνημονεύεται στη σκέψη 19 της παρούσας απόφασης, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων μειώνεται γραμμικά στο 0, γεγονός το οποίο οδηγεί σε υπέρβαση των οριακών τιμών εκπομπών που καθορίζονται για τα οξείδια του αζώτου (NOx) στον κανονισμό 715/2007.
- 35 Ειδικότερα, το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης λογισμικό, το οποίο είναι προγραμματισμένο βάσει του θερμοκρασιακού παραθύρου, ανιχνεύει τη θερμοκρασία του αέρα καθώς και το υψόμετρο οδήγησης, «με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιοδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007.
- 36 Κατά συνέπεια, εφόσον επεμβαίνει στη λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και μειώνει την αποτελεσματικότητά του, το λογισμικό αυτό συνιστά «στοιχείο σχεδιασμού», κατά την έννοια της ως άνω διάταξης [πρβλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 66].
- 37 Προκειμένου να κριθεί αν το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης λογισμικό συνιστά σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, πρέπει επίσης να εξεταστεί αν το λογισμικό αυτό μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών «υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος».
- 38 Ο κανονισμός 715/2007 δεν ορίζει την έννοια της «κανονικής χρήσης και λειτουργίας του οχήματος» και δεν παραπέμπει στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό του περιεχομένου και της εμβέλειάς της.
- 39 Επομένως, η έννοια αυτή συνιστά έννοια του δικαίου της Ένωσης η οποία πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο αυτοτελή και ομοιόμορφο σε ολόκληρη την Ένωση, με γνώμονα όχι μόνον το γράμμα των διατάξεων στις οποίες περιλαμβάνεται, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται οι διατάξεις αυτές και τον σκοπό τον οποίο επιδιώκουν (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 και C-423/19, EU:C:2021:63, σκέψη 45).

- 40 Όπως προκύπτει από το ίδιο το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, η έννοια της «κανονικής χρήσης και λειτουργίας» ενός οχήματος παραπέμπει στη χρήση του υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης, δηλαδή όχι μόνο, όπως υποστηρίζει κατ' ουσίαν η Auto Krainer με τις γραπτές παρατηρήσεις της, στη χρήση του υπό τις συνθήκες που προβλέπονται για τη δοκιμή έγκρισης τύπου, η οποία ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης και η οποία αποκαλείται «New European Driving Cycle» (NEDC), πραγματοποιείται σε εργαστήριο και συνίσταται σε τέσσερις διαδοχικούς κύκλους εντός πόλης και εν συνεχεία έναν κύκλο εκτός πόλης. Η εν λόγω έννοια παραπέμπει, επομένως, στη χρήση του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης, όπως αυτές επικρατούν συνήθως στην Ένωση [πρβλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψεις 96 και 101]. Σημειώνεται δε ότι οι κύκλοι δοκιμών για τις εκπομπές των οχημάτων κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου δεν στηρίζονται στις πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας [πρβλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 92].
- 41 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Συγκεκριμένα, δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 2, του κανονισμού, τα τεχνικά μέτρα που λαμβάνει ο κατασκευαστής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται, ιδίως, ότι οι εκπομπές εξάτμισης περιορίζονται αποτελεσματικά καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων και υπό ομαλές συνθήκες λειτουργίας. Επιπλέον, το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού προβλέπει ότι ο κατασκευαστής οφείλει να εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπον ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που επηρεάζουν τις εκπομπές, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης λογισμικό, να επιτρέπουν στο όχημα, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται προς τα όρια εκπομπών που προβλέπουν ο εν λόγω κανονισμός και τα μέτρα εφαρμογής του [απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 97].
- 42 Από τις διατάξεις αυτές δεν προκύπτει κανένα στοιχείο βάσει του οποίου θα μπορούσε να γίνει διάκριση μεταξύ της λειτουργίας ενός συστήματος όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης λογισμικό κατά το στάδιο της δοκιμής έγκρισης τύπου και της λειτουργίας του κατά την οδήγηση υπό κανονικές συνθήκες χρήσης των οχημάτων. Αντιθέτως, η εφαρμογή συστήματος που διασφαλίζει την τήρηση των προβλεπόμενων στον κανονισμό 715/2007 οριακών τιμών εκπομπών μόνον κατά το στάδιο της δοκιμής έγκρισης τύπου, μολονότι κατά το στάδιο της δοκιμής αυτής δεν είναι δυνατόν να αναπαραχθούν οι κανονικές συνθήκες χρήσης του οχήματος, αντιβαίνει στην υποχρέωση διασφάλισης αποτελεσματικού περιορισμού των εκπομπών υπό τέτοιες συνθήκες χρήσης [πρβλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψεις 97 και 98]. Το ίδιο ισχύει και για την εφαρμογή συστήματος που διασφαλίζει την τήρηση των εν λόγω τιμών μόνο στο πλαίσιο θερμοκρασιακού παραθύρου το οποίο, μολονότι καλύπτει τις συνθήκες υπό τις οποίες διεξάγεται το στάδιο της δοκιμής έγκρισης τύπου, δεν αντιστοιχεί σε κανονικές συνθήκες οδήγησης, όπως αυτές ορίζονται στη σκέψη 40 της παρούσας απόφασης.
- 43 Η ερμηνεία που παρατίθεται στη σκέψη 40 της παρούσας απόφασης, κατά την οποία η έννοια της «κανονικής χρήσης και λειτουργίας» ενός οχήματος παραπέμπει στη χρήση του υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης, όπως αυτές επικρατούν συνήθως στην Ένωση, επιρρωννύεται επίσης από τον σκοπό του κανονισμού 715/2007, ο οποίος συνίσταται, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 6 του κανονισμού, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας και, ειδικότερα, στη σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη

συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση [πρβλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψεις 67, 86 και 87].

- 44 Όσον αφορά το ζήτημα αν ένα λογισμικό όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης, δεν αμφισβητείται ότι οι θερμοκρασίες περιβάλλοντος κάτω των 15 βαθμών Κελσίου, καθώς και η οδήγηση σε δρόμους που βρίσκονται σε υψόμετρο μεγαλύτερο των 1 000 μέτρων, είναι συνήθεις στην Ένωση.
- 45 Επιπλέον, επισημαίνεται ότι ο κανονισμός 692/2008, ο οποίος εφαρμόζεται στα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης της κύριας δίκης και ο οποίος, δυνάμει του άρθρου του 1, καθορίζει μέτρα για την εφαρμογή των άρθρων 4, 5 και 8 του κανονισμού 715/2007, προβλέπει στο άρθρο 3, παράγραφος 9, δεύτερο εδάφιο, ότι οι κατασκευαστές προσκομίζουν στην αρχή έγκρισης πληροφορίες που καταδεικνύουν ότι η διάταξη μετεπεξεργασίας οξειδίων του αζώτου (NOx) των οχημάτων τους φτάνει σε επαρκώς υψηλή θερμοκρασία ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά εντός 400 δευτερολέπτων μετά από εκκίνηση ψυχρού κινητήρα στους –7 βαθμούς Κελσίου. Κατά το πέμπτο εδάφιο του εν λόγω άρθρου 3, παράγραφος 9, η αρχή έγκρισης δεν χορηγεί έγκριση τύπου εάν οι υποβληθείσες πληροφορίες δεν επαρκούν προκειμένου να καταδείξουν ότι η διάταξη μετεπεξεργασίας φτάνει πράγματι σε επαρκώς υψηλή θερμοκρασία ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά εντός του καθορισμένου χρονικού διαστήματος. Το τελευταίο αυτό εδάφιο επιβεβαιώνει την ερμηνεία κατά την οποία οι οριακές τιμές εκπομπών που προβλέπει ο κανονισμός 715/2007 πρέπει να τηρούνται όταν οι θερμοκρασίες είναι σημαντικά χαμηλότερες από τους 15 βαθμούς Κελσίου.
- 46 Ως εκ τούτου, πρέπει να γίνει δεκτό ότι ένα λογισμικό όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών «υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, και συνιστά, επομένως, σύστημα αναστολής κατά την έννοια της διάταξης αυτής.
- 47 Κατά συνέπεια, στο πρώτο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού, έχει την έννοια ότι ένα σύστημα το οποίο εξασφαλίζει την τήρηση των προβλεπόμενων στον κανονισμό αυτόν οριακών τιμών εκπομπών μόνον εντός του θερμοκρασιακού παραθύρου συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10.

Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος

- 48 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής το οποίο εξασφαλίζει την τήρηση των προβλεπόμενων στον κανονισμό αυτόν οριακών τιμών εκπομπών μόνον εντός του θερμοκρασιακού παραθύρου μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης τέτοιων συστημάτων, την οποία προβλέπει η διάταξη αυτή, εάν συμβάλλει στην προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα EGR, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ.

- 49 Κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, απαγορεύεται η χρήση συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών. Ωστόσο, υπάρχουν τρεις εξαιρέσεις από την απαγόρευση αυτή, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η προβλεπόμενη στο στοιχείο α' του άρθρου 5, παράγραφος 2, κατά την οποία η απαγόρευση δεν εφαρμόζεται όταν «η ανάγκη χρήσης των συστημάτων αιτιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος».
- 50 Η διάταξη αυτή, καθόσον συνιστά εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, πρέπει να τύχει συσταλτικής ερμηνείας [πρβλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψεις 111 και 112].
- 51 Όσον αφορά, καταρχάς, την έννοια του «κινητήρα», όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 118 και 119 των προτάσεών του, στο παράρτημα I του κανονισμού 692/2008 γίνεται ρητή διάκριση μεταξύ του κινητήρα και του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης. Συγκεκριμένα, οι σχετικές με τον «Κινητήρα» απαιτήσεις προβλέπονται στο σημείο 3.3.1.2 του παραρτήματος, ενώ οι σχετικές με τις «Παραμέτρους του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης» προβλέπονται στο σημείο 3.3.1.3 του παραρτήματος. Το τελευταίο αυτό σημείο, στα στοιχεία του α' και γ', περιλαμβάνει ρητώς τα φίλτρα σωματιδίων και την ανακυκλοφορία καυσαερίων. Επιπλέον, κατά το άρθρο 10, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού αυτού, τα φίλτρα σωματιδίων θεωρούνται ως διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης για τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού.
- 52 Κατά συνέπεια, η βαλβίδα EGR, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ αποτελούν κατασκευαστικά στοιχεία διακριτά από τον κινητήρα. Συγκεκριμένα, η βαλβίδα EGR βρίσκεται στην έξοδο του κινητήρα, μετά την πολλαπλή εξαγωγή. Η βαλβίδα αυτή καθιστά δυνατή, κατά το άνοιγμά της, τη διοχέτευση των καυσαερίων στην πολλαπλή εισαγωγής με σκοπό την καύση τους για δεύτερη φορά και την ψύξη τους χάρη σε έναν εναλλάκτη θερμότητας, τον ψύκτη ανακυκλοφορίας καυσαερίων. Το φίλτρο σωματιδίων, το οποίο βρίσκεται πριν από τον αγωγό εξαγωγής, φιλτράρει τον αέρα προκειμένου να συγκρατήσει τα μικρά ρυπογόνα σωματίδια.
- 53 Όσον αφορά, εν συνεχεία, τις έννοιες του «ατυχήματος» και της «ζημίας», που μνημονεύονται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, για να μπορεί να δικαιολογηθεί σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, ένα σύστημα αναστολής το οποίο μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών πρέπει να καθιστά δυνατή την προστασία του κινητήρα από αιφνίδιες και έκτακτες ζημίες [απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 109].
- 54 Επομένως, η συσσώρευση ρύπων στον κινητήρα και η γήρανσή του δεν μπορούν, εν πάση περιπτώσει, να θεωρηθούν ως «ατύχημα» ή «ζημία», κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, καθώς είναι καταρχήν προβλέψιμες και εγγενείς στη φυσιολογική λειτουργία του οχήματος [απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 110].
- 55 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τον σκοπό του κανονισμού 715/2007, ο οποίος, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 43 της παρούσας απόφασης, συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας και στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα εντός της Ένωσης, η οποία προϋποθέτει την αποτελεσματική μείωση των εκπομπών οξειδίων του

αζώτου (NO_x) καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων. Πράγματι, η απαγόρευση του άρθρου 5, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού θα καθίστατο κενή περιεχομένου και θα στερούνταν κάθε πρακτικής αποτελεσματικότητας αν επιτρεπόταν στους κατασκευαστές να εξοπλίζουν τα αυτοκίνητα οχήματα με τέτοια συστήματα αναστολής με μοναδικό σκοπό την προστασία του κινητήρα από τη συσσώρευση ρύπων και τη γήρανση [απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 113].

- 56 Επομένως, μόνον οι άμεσοι κίνδυνοι ζημιών ή ατυχήματος στον κινητήρα που δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση οχήματος μπορούν να δικαιολογήσουν τη χρήση συστήματος αναστολής, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007.
- 57 Η ερμηνεία του όρου «ζημία» την οποία έδωσε το Δικαστήριο με την απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα) (C-693/18, EU:C:2020:1040), δεν αναιρείται από το επιχείρημα της Γερμανικής Κυβέρνησης και της Auto Krainer κατά το οποίο από τις αποδόσεις του όρου αυτού στην αγγλική («damage») και στη γερμανική γλώσσα («Beschädigung») προκύπτει ότι ο εν λόγω όρος δεν καλύπτει μόνον αιφνίδια και απρόβλεπτα γεγονότα.
- 58 Πράγματι, αφενός, όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 115 των προτάσεων του, οι ορισμοί του όρου αυτού στην αγγλική και τη γερμανική γλώσσα, μολονότι, σε αντίθεση με τον ορισμό του στη γαλλική γλώσσα, δεν συνεπάγονται κατ' ανάγκην ότι η ζημία οφείλεται σε «αιφνίδιο» γεγονός, δεν αναιρούν την ερμηνεία του όρου «ζημία» στην οποία προέβη το Δικαστήριο. Αφετέρου, υπενθυμίζεται ότι η συστατική ερμηνεία την οποία υιοθέτησε το Δικαστήριο στηρίζεται στους λόγους που υπομνήσθηκαν στις σκέψεις 50 και 55 της παρούσας απόφασης.
- 59 Ωστόσο, η Γερμανική Κυβέρνηση και η Auto Krainer υποστηρίζουν ότι το επίμαχο σύστημα αναστολής δικαιολογείται διότι, σε περίπτωση πολύ χαμηλών ή πολύ υψηλών θερμοκρασιών, είναι δυνατόν να σχηματιστούν αποθέσεις, κατά την ανακυκλοφορία των καυσαερίων, οι οποίες ενδέχεται να οδηγήσουν σε ελαττώματα στη θέση της βαλβίδας EGR, δηλαδή, παραδείγματος χάριν, η βαλβίδα ενδέχεται να μην ανοίγει ή να μην κλείνει πλέον σωστά ή ακόμη και να μπλοκάρει εντελώς. Μια βαλβίδα EGR που έχει υποστεί βλάβη ή βρίσκεται σε λανθασμένη θέση μπορεί να προκαλέσει ζημία στον ίδιο τον κινητήρα και να οδηγήσει, μεταξύ άλλων, σε απώλεια ισχύος του οχήματος. Επιπλέον, είναι αδύνατο να προβλεφθεί και να υπολογιστεί το χρονικό σημείο κατά το οποίο ενδέχεται να εκδηλωθεί η αστοχία της βαλβίδας EGR, δεδομένου ότι τούτο θα μπορούσε να συμβεί με αιφνίδιο και απρόβλεπτο τρόπο, ακόμη και αν πραγματοποιούνταν τακτική συντήρηση της βαλβίδας. Η αιφνίδια και απρόβλεπτη απώλεια ισχύος του οχήματος θα επηρέαζε την ασφαλή λειτουργία του, αυξάνοντας, για παράδειγμα, σημαντικά τον κίνδυνο σοβαρού τροχαίου ατυχήματος κατά την προσπέραση.
- 60 Επιπροσθέτως, η Auto Krainer υποστηρίζει ότι η συσσώρευση ρύπων σε κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος ανακυκλοφορίας των καυσαερίων, καθόσον οδηγεί σε δυσλειτουργία της βαλβίδας EGR και, ενδεχομένως, στο μπλοκάρισμά της, μπορεί να προκαλέσει καύση του φίλτρου σωματιδίων και πυρκαγιά στον κινητήρα ή, συνακόλουθα, ακόμη και σε ολόκληρο το όχημα, πράγμα που θα έθετε σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.

- 61 Συναφώς, επισημαίνεται ότι από το ίδιο το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 προκύπτει ότι, για να εμπίπτει στην εξαίρεση που προβλέπει η διάταξη αυτή, η ανάγκη χρήσης συστήματος αναστολής πρέπει να δικαιολογείται όχι μόνο για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα, αλλά και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος. Πράγματι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 106 των προτάσεων του, λαμβανομένης υπόψη της χρήσης του συμπλεκτικού συνδέσμου «και» στην εν λόγω διάταξη, αυτή πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι προϋποθέσεις τις οποίες προβλέπει είναι σωρευτικές.
- 62 Ως εκ τούτου, και λαμβανομένης υπόψη –όπως υπογραμμίστηκε στη σκέψη 50 της παρούσας απόφασης– της συσταλτικής ερμηνείας που πρέπει να δοθεί στην εξαίρεση αυτή, ένα σύστημα αναστολής όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει της εν λόγω εξαίρεσης μόνον εφόσον αποδεικνύεται ότι ανταποκρίνεται αυστηρώς στην ανάγκη αποφυγής των άμεσων κινδύνων ζημιών ή ατυχήματος στον κινητήρα, προκαλούμενων από δυσλειτουργία κατασκευαστικού στοιχείου του συστήματος ανακυκλοφορίας των καυσαερίων, οι οποίοι είναι τόσο σοβαροί ώστε να δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με το εν λόγω σύστημα αναστολής. Πάντως, όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 126 των προτάσεων του, η εξακρίβωση του ζητήματος αυτού άπτεται, στη διαφορά της κύριας δίκης, της εκτίμησης των πραγματικών περιστατικών η οποία απόκειται αποκλειστικά στο αιτούν δικαστήριο.
- 63 Επιπλέον, μολονότι είναι αληθές ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 δεν επιβάλλει τυπικώς άλλες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της εξαίρεσης που προβλέπεται στη διάταξη αυτή, εντούτοις ένα σύστημα αναστολής το οποίο θα έπρεπε, υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης, να λειτουργεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους, προκειμένου ο κινητήρας να προστατεύεται από ζημία ή ατύχημα και το όχημα να λειτουργεί με ασφάλεια, θα αντέβαινε προδήλως στον σκοπό του κανονισμού, από τον οποίο η εν λόγω διάταξη επιτρέπει παρέκκλιση μόνο σε πολύ συγκεκριμένες περιπτώσεις, και θα είχε ως αποτέλεσμα να θιγεί δυσανάλογα η ίδια η αρχή του περιορισμού των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx) από τα οχήματα.
- 64 Επομένως, λαμβανομένης υπόψη της συσταλτικής ερμηνείας που πρέπει να δοθεί στο εν λόγω άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', ένα τέτοιο σύστημα αναστολής δεν μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει της διάταξης αυτής.
- 65 Εάν γινόταν δεκτό ότι ένα σύστημα αναστολής όπως αυτό που περιγράφεται στη σκέψη 63 της παρούσας απόφασης μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, τούτο θα είχε ως συνέπεια η εξαίρεση αυτή να εφαρμόζεται κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους υπό τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης που επικρατούν στην Ένωση, με αποτέλεσμα η αρχή της απαγόρευσης τέτοιων συστημάτων αναστολής, την οποία καθιερώνει το άρθρο 5, παράγραφος 2, να εφαρμόζεται, στην πράξη, λιγότερο συχνά απ' ό,τι η εν λόγω εξαίρεση.
- 66 Εξάλλου, η Auto Krainer και η Γερμανική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι η έννοια της «ανάγκης» χρήσης συστήματος αναστολής δεν απαιτεί την καλύτερη διαθέσιμη τεχνολογία και ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το στάδιο εξέλιξης της τεχνολογίας κατά τον χρόνο της έγκρισης ΕΚ τύπου προκειμένου να εκτιμηθεί αν η ανάγκη αυτή δικαιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007. Δεν αμφισβητείται ότι η χρήση συστήματος ανακυκλοφορίας καυσαερίων που λειτουργεί βάσει θερμοκρασιακού παραθύρου, σε διαφορετικό βαθμό ανάλογα με την ημερομηνία έγκρισης τύπου, αντιστοιχεί στο στάδιο εξέλιξης της

τεχνολογίας. Επιπλέον, τα ως άνω μέρη υποστηρίζουν ότι, για την ερμηνεία του όρου «ανάγκη» που μνημονεύεται στη διάταξη αυτή, πρέπει να ληφθεί υπόψη η ανάγκη στάθμισης των περιβαλλοντικών συμφερόντων με τα οικονομικά συμφέροντα των κατασκευαστών.

- 67 Συναφώς, υπογραμμίζεται ότι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 129 των προτάσεων του, αφενός, από την αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού 715/2007 προκύπτει ότι, όταν ο νομοθέτης της Ένωσης καθόρισε τις οριακές τιμές εκπομπών ρύπων, έλαβε υπόψη τα οικονομικά συμφέροντα των κατασκευαστών και, ιδίως, το κόστος που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις λόγω της ανάγκης τήρησης των τιμών αυτών. Επομένως, εναπόκειται στους κατασκευαστές να προσαρμόζονται και να εφαρμόζουν τεχνικά μέσα κατάλληλα για την τήρηση των εν λόγω τιμών, δεδομένου ότι ο κανονισμός ουδόλως επιβάλλει τη χρήση συγκεκριμένης τεχνολογίας.
- 68 Αφετέρου, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 55 της παρούσας απόφασης, ο σκοπός του κανονισμού 715/2007, ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας και στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα εντός της Ένωσης, προϋποθέτει την αποτελεσματική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx) καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων [απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 113]. Εάν, όμως, επιτρεπόταν η χρήση συστήματος αναστολής βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού για τον λόγο και μόνον ότι, παραδείγματος χάριν, τα έξοδα έρευνας είναι υψηλά, το τεχνικό σύστημα είναι δαπανηρό ή οι εργασίες συντήρησης του οχήματος είναι συχνότερες και συνεπάγονται μεγαλύτερο κόστος για τον χρήστη, θα διακυβευόταν ο ως άνω σκοπός.
- 69 Υπό τις συνθήκες αυτές, και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η ως άνω διάταξη πρέπει, όπως υπομνήσθηκε στις σκέψεις 50 και 62 της παρούσας απόφασης, να ερμηνεύεται συσταλτικά, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η «ανάγκη» χρήσης συστήματος αναστολής, κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, υφίσταται μόνον όταν, κατά τον χρόνο της έγκρισης ΕΚ τύπου του συστήματος αναστολής ή του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με αυτό, καμία άλλη τεχνική λύση δεν καθιστά δυνατή την αποφυγή άμεσων κινδύνων ζημιών ή ατυχήματος στον κινητήρα οι οποίοι δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος.
- 70 Κατά συνέπεια, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής το οποίο εξασφαλίζει την τήρηση των προβλεπόμενων στον κανονισμό αυτόν οριακών τιμών εκπομπών μόνον εντός του θερμοκρασιακού παραθύρου δεν μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης τέτοιων συστημάτων, την οποία προβλέπει η ως άνω διάταξη, για τον λόγο και μόνον ότι συμβάλλει στην προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα EGR, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ, εκτός αν αποδεικνύεται ότι ανταποκρίνεται αυστηρώς στην ανάγκη αποφυγής των άμεσων κινδύνων ζημιών ή ατυχήματος στον κινητήρα, προκαλούμενων από δυσλειτουργία ενός από τα προσαρτήματα αυτά, οι οποίοι είναι τόσο σοβαροί ώστε να δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με το εν λόγω σύστημα. Εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 ένα σύστημα αναστολής το οποίο θα έπρεπε, υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης, να λειτουργεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους προκειμένου ο κινητήρας να προστατεύεται από ζημία ή ατύχημα και το όχημα να λειτουργεί με ασφάλεια.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 71 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού, έχει την έννοια ότι ένα σύστημα το οποίο εξασφαλίζει την τήρηση των προβλεπόμενων στον κανονισμό αυτόν οριακών τιμών εκπομπών μόνον όταν η εξωτερική θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο οδήγησης είναι μικρότερο των 1 000 μέτρων συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 3, σημείο 10.
- 2) Το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής το οποίο εξασφαλίζει την τήρηση των προβλεπόμενων στον κανονισμό αυτόν οριακών τιμών εκπομπών μόνον όταν η εξωτερική θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο οδήγησης είναι μικρότερο των 1 000 μέτρων δεν μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης τέτοιων συστημάτων, την οποία προβλέπει η ως άνω διάταξη, για τον λόγο και μόνον ότι συμβάλλει στην προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ, εκτός αν αποδεικνύεται ότι ανταποκρίνεται αυστηρώς στην ανάγκη αποφυγής των άμεσων κινδύνων ζημιών ή ατυχήματος στον κινητήρα, προκαλούμενων από δυσλειτουργία ενός από τα προσαρτήματα αυτά, οι οποίοι είναι τόσο σοβαροί ώστε να δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με το εν λόγω σύστημα. Εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 ένα σύστημα αναστολής το οποίο θα έπρεπε, υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης, να λειτουργεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους προκειμένου ο κινητήρας να προστατεύεται από ζημία ή ατύχημα και το όχημα να λειτουργεί με ασφάλεια.

(υπογραφές)