



## 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<sub>x</sub>) 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 – Οδηγία 1999/44/ΕΚ – Πώληση και εγγυήσεις καταναλωτικών αγαθών – Άρθρο 3, παράγραφος 2 – Σύστημα το οποίο εγκαταστάθηκε στο πλαίσιο επισκευής οχήματος»

Στην υπόθεση C-134/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Eisenstadt (πρωτοδικείο Eisenstadt, Αυστρία) με απόφαση της 29ης Ιανουαρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Μαρτίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

**IR**

κατά

**Volkswagen AG,**

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. Rizzarra και N. Wahl, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Α. Ράντος

γραμματέας: Α. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- ο IR, εκπροσωπούμενος από τον M. Poduschka, Rechtsanwalt,
- η Volkswagen AG, 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), καθώς και του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών (ΕΕ 1999, L 171, σ. 12).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του IR και της Volkswagen AG 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*

##### *Η οδηγία 1999/44*

- 3 Η οδηγία 1999/44 καταργήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2019/771 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 2019, σχετικά με ορισμένες πτυχές που αφορούν τις συμβάσεις για τις πωλήσεις αγαθών, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 και της οδηγίας 2009/22/ΕΚ, και την κατάργηση της οδηγίας 1999/44/ΕΚ (ΕΕ 2019, L 136, σ. 28), με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2022. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, η οδηγία 1999/44 εξακολουθεί να έχει εφαρμογή στη διαφορά αυτή.

4 Το άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο στ', της οδηγίας 1999/44 όριζε τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[...]

στ) επισκευή: η αποκατάσταση του καταναλωτικού αγαθού σε περίπτωση έλλειψης συμμόρφωσης, ώστε να είναι σύμφωνο προς τους όρους της σύμβασης πώλησης.»

5 Το άρθρο 3 της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Δικαιώματα του καταναλωτή», προέβλεπε τα εξής:

«1. Ο πωλητής ευθύνεται έναντι του καταναλωτή για κάθε έλλειψη συμμόρφωσης που υπάρχει κατά την παράδοση του αγαθού.

2. Όταν υπάρχει έλλειψη συμμόρφωσης, ο καταναλωτής έχει δικαίωμα είτε σε δωρεάν αποκατάσταση της συμμόρφωσης του αγαθού με επισκευή ή αντικατάσταση, σύμφωνα με την παράγραφο 3, είτε σε προσηκούμενη μείωση του τιμήματος, είτε σε υπαναχώρηση από τη σύμβαση όσον αφορά το αγαθό αυτό, σύμφωνα με τις παραγράφους 5 και 6.

[...]»

*Ο κανονισμός 715/2007*

6 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. [...]»

7 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.»

8 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».

9 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. [...]

[...]

10 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.»

- 11 Το παράρτημα I του κανονισμού αυτού, το οποίο επιγράφεται «Όρια εκπομπών», προβλέπει, μεταξύ άλλων, τις οριακές τιμές εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>).

*Ο κανονισμός 692/2008*

- 12 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.

- 13 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.»

- 14 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».

- 15 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 (NO<sub>x</sub>)] 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.

[...]»

- 16 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.

[...]»

- 17 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:

[...]

γ) Ανακυκλοφορία καυσαερίων (EGR):

με ή χωρίς

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

[...]»

### **Το αυστριακό δίκαιο**

- 18 Το άρθρο 871 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:

«Εάν το περιεχόμενο της δηλώσεως στην οποία προέβη ο ίδιος ο συμβαλλόμενος ή η οποία περιήλθε στον αντισυμβαλλόμενο είναι αποτέλεσμα πλάνης που αφορά το πράγμα (κύρια παροχή) ή ουσιώδη ιδιότητα αυτού, στο οποίο ή στην οποία αποσκοπούσαν κυρίως η δικαιοπραξία και η δήλωση βουλήσεως, ο συμβαλλόμενος δεν δεσμεύεται αν η πλάνη προκλήθηκε από τον αντισυμβαλλόμενο ή αν ο τελευταίος προδήλως όφειλε να τη συναγάγει από τις περιστάσεις ή είχε ενημερωθεί εγκαίρως γι' αυτήν.»

### **Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

- 19 Το 2013, ο IR, καταναλωτής, συνήψε σύμβαση πώλησης αυτοκινήτου οχήματος μάρκας Volkswagen, μοντέλου Touran Comfortline BMT TDI, εξοπλισμένου με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA 189 γενιάς Euro 5, με κυβισμό 1,6 λίτρων και ισχύ 77 kW.
- 20 Ο IR άσκησε αγωγή ενώπιον του Landesgericht Eisenstadt (πρωτοδικείου Eisenstadt, Αυστρία), το οποίο είναι το αιτούν δικαστήριο, με αίτημα την ακύρωση της εν λόγω σύμβασης πώλησης, βάσει του άρθρου 871 του ABGB.
- 21 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το επίμαχο όχημα είναι εξοπλισμένο με εσωτερική διάταξη μείωσης των εκπομπών, δηλαδή με βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων (στο εξής: βαλβίδα EGR), και ότι διαθέτει σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων μέσω φίλτρου σωματιδίων, αλλά δεν διαθέτει σύστημα επεξεργασίας των οξειδίων του αζώτου (NOx).
- 22 Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο, το επίμαχο όχημα περιελάμβανε, αρχικά, λογισμικό ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα βάσει του οποίου το σύστημα ανακυκλοφορίας καυσαερίων λειτουργούσε με δύο τρόπους (στο εξής: σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας), ήτοι σε θέση λειτουργίας 0, η οποία ενεργοποιούνταν κατά την κυκλοφορία του οχήματος στον δρόμο, και θέση λειτουργίας 1, η οποία χρησιμοποιούνταν κατά τη σχετική με τις εκπομπές ρύπων εργαστηριακή δοκιμή έγκρισης τύπου, με την ονομασία «New European Driving Cycle» (NEDC). Όταν εφαρμοζόταν η θέση λειτουργίας 0, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων μειωνόταν. Υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, το όχημα βρισκόταν σχεδόν αποκλειστικά στη θέση λειτουργίας 0 και δεν ανταποκρινόταν στις προβλεπόμενες από τον κανονισμό 715/2007 οριακές τιμές εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx).
- 23 Με επιστολή της 8ης Οκτωβρίου 2015, ο εισαγωγέας οχημάτων VW στην Αυστρία ενημέρωσε τον IR ότι έπρεπε να γίνουν συμπληρωματικές εργασίες στο όχημά του και ότι ο κατασκευαστής θα αναλάμβανε όλα τα έξοδα σχετικά με τις απαιτούμενες προς τούτο επισκευές. Εν συνεχεία, ο IR κλήθηκε να προβεί στην εγκατάσταση ενημέρωσης του εν λόγω λογισμικού, η οποία απενεργοποιούσε το σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας, πράγμα το οποίο αποδέχθηκε.
- 24 Η ενημέρωση αυτή είχε, επιπλέον, ως αποτέλεσμα την προσαρμογή της βαλβίδας EGR προκειμένου ο συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων να ρυθμιστεί κατά τρόπον ώστε η εν λόγω βαλβίδα να εξασφαλίζει λειτουργία χαμηλής εκπομπής ρύπων 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), ενώ, εκτός του

θερμοκρασιακού παραθύρου, ο συντελεστής αυτός μειώνεται γραμμικά στο 0, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) πάνω από τις οριακές τιμές του κανονισμού 715/2007.

- 25 Η Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων, Γερμανία), η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή στη Γερμανία, χορήγησε άδεια για τεχνική τροποποίηση, δηλαδή την ενημέρωση του επίμαχου λογισμικού, και, επομένως, δεν ανακάλεσε την έγκριση ΕΚ τύπου. Η αρχή αυτή έκρινε, μεταξύ άλλων, ότι δεν υφίσταται μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007. Ωστόσο, κατά το αιτούν δικαστήριο, η εν λόγω αρχή δεν διέθετε πληροφορίες σχετικά με το λογισμικό που χρησιμοποιήθηκε για την ενημέρωση, διότι δεν ζήτησε να της παρασχεθούν τέτοιες πληροφορίες.
- 26 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας, με το οποίο ήταν εξοπλισμένο αρχικά το επίμαχο όχημα, δεν ήταν σύμφωνο με τις απαιτήσεις του κανονισμού 715/2007, ιδίως δε τις απαιτήσεις του άρθρου 5 του κανονισμού. Συναφώς, επισημαίνει, αφενός, ότι το εν λόγω σύστημα είχε ως αποτέλεσμα η βαλβίδα EGR να ρυθμίζεται κατά τέτοιον τρόπο ώστε, όταν το όχημα χρησιμοποιούνταν υπό κανονικές συνθήκες, η χρήση αυτή δεν ήταν σύμφωνη με τις απαιτήσεις του κανονισμού καθώς και με τα μέτρα εφαρμογής του και, αφετέρου, ότι δεν επρόκειτο για επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού.
- 27 Το δικαστήριο αυτό επισημαίνει επίσης ότι από τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί προκύπτει ότι ο IR πίστευε ότι αγόραζε όχημα που πληρούσε τις ως άνω απαιτήσεις και ότι δεν θα το είχε αγοράσει εάν γνώριζε ότι τούτο δεν ίσχυε.
- 28 Το εν λόγω δικαστήριο αναφέρει, ωστόσο, ότι, κατά το αυστριακό δίκαιο, ο αντισυμβαλλόμενος του πλανηθέντος μπορεί να αποτρέψει τις έννομες συνέπειες της πλάνης θέτοντας τον πλανηθέντα σε κατάσταση πανομοιότυπη με εκείνη στην οποία θα βρισκόταν εάν δεν είχε εμφιλοχωρήσει η πλάνη. Στην περίπτωση αυτή, ο πλανηθείς δεν θα έχει πλέον έννομο συμφέρον προς άσκηση αγωγής.
- 29 Η Volkswagen υποστηρίζει ότι με την ενημέρωση του επίμαχου λογισμικού ανταποκρίθηκε στις ανάγκες του IR, ο οποίος απώλεσε, επομένως, το έννομο συμφέρον του προς άσκηση αγωγής, επιχείρημα το οποίο αντικρούει ο IR.
- 30 Συνεπώς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, προκειμένου να αποφανθεί επί της διαφοράς, πρέπει να εξακριβώσει αν το θερμοκρασιακό παράθυρο συνιστά τεχνική λύση σύμφωνη με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης, ιδίως δε με εκείνες που προβλέπουν οι κανονισμοί 715/2007 και 692/2008. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, η σύμβαση πώλησης που συνήψε ο IR δεν θα ακυρωθεί και η αγωγή του θα πρέπει, ως εκ τούτου, να απορριφθεί.
- 31 Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι, στην Αυστρία, οι θερμοκρασίες είναι χαμηλότερες των 15 βαθμών Κελσίου κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους. Επισημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί αν το θερμοκρασιακό παράθυρο είναι αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα από ζημία. Δεν είναι επίσης δυνατόν να εξακριβωθεί αν, σε περίπτωση που η ενημέρωση είχε πραγματοποιηθεί χωρίς να έχει προβλεφθεί το παράθυρο αυτό, θα πληρούνταν οι διαλαμβανόμενες στο άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 απαιτήσεις σχετικά με την ανθεκτικότητα των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης.



32 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Eisenstadt (πρωτοδικείο Eisenstadt) 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) Ασκεί επιρροή για την εξέταση του πρώτου ερωτήματος το αν η χρήση του μνημονευόμενου στο πρώτο ερώτημα εξοπλισμού του οχήματος είναι απαραίτητη για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία;
- 3) Ασκεί, περαιτέρω, επιρροή για την εξέταση του δεύτερου ερωτήματος το αν το τμήμα του κινητήρα το οποίο πρέπει να προστατευθεί από ζημία είναι η βαλβίδα [EGR];
- 4) Ασκεί επιρροή για την εξέταση του πρώτου ερωτήματος το αν ο μνημονευόμενος στο πρώτο ερώτημα εξοπλισμός του οχήματος τοποθετήθηκε ήδη κατά την κατασκευή του οχήματος ή το αν η περιγραφείσα στο πρώτο ερώτημα ρύθμιση της βαλβίδας [EGR] πρέπει να πραγματοποιηθεί ως επισκευή του οχήματος κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της [οδηγίας 1999/44];»

### **Επί των προδικαστικών ερωτημάτων**

#### ***Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος***

33 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).

- 34 Εν προκειμένω, το πρώτο ερώτημα αναφέρεται 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.
- 35 Επισημαίνεται ότι, με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Volkswagen 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 τη Volkswagen, 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.
- 36 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 Soci t  G n rale, C-698/18 και C-699/18, EU:C:2020:537, σκέψη 46).
- 37 Υπό τις συνθήκες αυτές, προκειμένου να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με το πρώτο 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.
- 38 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».
- 39 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].

- 40 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].
- 41 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 24 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 οξειδία του αζώτου (NOx) στον κανονισμό 715/2007.
- 42 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.
- 43 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].
- 44 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».
- 45 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.
- 46 Επομένως, η έννοια αυτή συνιστά έννοια του δικαίου της Ένωσης η οποία πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο αυτοτελή και ομοιόμορφο σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή 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).

- 47 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 Volkswagen με τις γραπτές παρατηρήσεις της, στη χρήση του υπό τις συνθήκες που προβλέπονται για τη μνημονευόμενη στη σκέψη 22 της παρούσας απόφασης δοκιμή έγκρισης τύπου, η οποία ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης και η οποία 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].
- 48 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].
- 49 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 47 της παρούσας απόφασης.
- 50 Η ερμηνεία που παρατίθεται στη σκέψη 47 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<sub>x</sub>) 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].

- 51 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.
- 52 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.
- 53 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.
- 54 Κατά συνέπεια, στο πρώτο 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 εν λόγω άρθρου 3, σημείο 10.

### ***Επί του δεύτερου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος***

#### *Επί του παραδεκτού*

- 55 Ο IR υποστηρίζει ότι το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, με το οποίο το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν το γεγονός ότι ένα σύστημα όπως το θερμοκρασιακό παράθυρο είναι αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα από ζημία ασκεί επιρροή στο επιτρεπτό ενός τέτοιου συστήματος, είναι υποθετικής φύσεως, στο μέτρο που το δικαστήριο αυτό επισήμανε ότι δεν ήταν σε θέση να εξακριβώσει αν το θερμοκρασιακό παράθυρο ήταν αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα του οχήματος από ζημία.

- 56 Υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων που καθιερώνεται με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, εναπόκειται αποκλειστικώς στο εθνικό δικαστήριο, το οποίο έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη της εκδοθησόμενης δικαστικής απόφασης, να αξιολογήσει, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της υπόθεσης, τόσο την αναγκαιότητα της προδικαστικής αποφάσεως για την έκδοση της δικής του απόφασης όσο και το λυσιτελές των ερωτημάτων που υποβάλλει στο Δικαστήριο. Συνεπώς, εφόσον τα υποβληθέντα ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο υποχρεούται, καταρχήν, να αποφανθεί [απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2020, *Openbaar Ministerie* (Πλαστογραφία), C-510/19, EU:C:2020:953, σκέψη 25 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].
- 57 Επομένως, συντρέχει τεκμήριο λυσιτέλειας για τα ερωτήματα που αφορούν το δίκαιο της Ένωσης. Το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να αποφανθεί επί προδικαστικού ερωτήματος που έχει υποβάλει εθνικό δικαστήριο μόνον όταν είναι πρόδηλο ότι η ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή, ακόμη, όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί [απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2020, *Openbaar Ministerie* (Πλαστογραφία), C-510/19, EU:C:2020:953, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].
- 58 Εν προκειμένω, είναι αληθές ότι, στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί αν το θερμοκρασιακό παράθυρο είναι αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα του οχήματος από ζημία.
- 59 Ωστόσο, από την αίτηση αυτή προκύπτει επίσης ότι, με το δεύτερο και το τρίτο ερώτημά του, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο εκφράζει αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, το οποίο προβλέπει ότι η απαγόρευση χρήσης συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών δεν ισχύει όταν «η ανάγκη χρήσης των συστημάτων αιτιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος».
- 60 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν προκύπτει προδήλως ότι η ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, την οποία ζητεί το αιτούν δικαστήριο, δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ή αφορά πρόβλημα υποθετικής φύσεως.
- 61 Επομένως, το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα είναι παραδεκτά.

#### *Επί της ουσίας*

- 62 Με το δεύτερο και το τρίτο 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 το εν λόγω σύστημα αποσκοπεί στην προστασία της βαλβίδας EGR.

- 63 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].
- 64 Όσον αφορά, καταρχάς, την έννοια του «κινητήρα», που μνημονεύεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 118 και 119 των προτάσεών του, στο παράρτημα Ι του κανονισμού 692/2008 γίνεται ρητή διάκριση μεταξύ του κινητήρα και του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης. Συγκεκριμένα, οι σχετικές με τον «[κ]ινητήρα» απαιτήσεις προβλέπονται στο σημείο 3.3.1.2 του παραρτήματος, ενώ οι σχετικές με τις «[π]αραμέτρους του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης» προβλέπονται στο σημείο 3.3.1.3 του παραρτήματος. Το τελευταίο αυτό σημείο, στο στοιχείο του γ', περιλαμβάνει ρητώς την ανακυκλοφορία καυσαερίων. Συνεπώς, η βαλβίδα EGR, η οποία καθιστά δυνατή, κατά το άνοιγμά της, τη διοχέτευση των καυσαερίων στην πολλαπλή εισαγωγής με σκοπό την καύση τους για δεύτερη φορά, συνιστά κατασκευαστικό στοιχείο διακριτό από τον κινητήρα. Συγκεκριμένα, βρίσκεται στην έξοδο του κινητήρα, μετά την πολλαπλή εξαγωγή.
- 65 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 ζημιές [απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 109].
- 66 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].
- 67 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τον σκοπό του κανονισμού 715/2007, ο οποίος, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 50 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 (NOx) 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].
- 68 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.

- 69 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 Volkswagen 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.
- 70 Πράγματι, αφενός, όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 115 των προτάσεών 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 συσταλτική ερμηνεία την οποία υιοθέτησε το Δικαστήριο στηρίζεται στους λόγους που υπομνήσθηκαν στις σκέψεις 63 και 67 της παρούσας απόφασης.
- 71 Ωστόσο, η Γερμανική Κυβέρνηση και η Volkswagen 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.
- 72 Επιπροσθέτως, η Volkswagen 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.
- 73 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 προτάσεών 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.
- 74 Ως εκ τούτου, και λαμβανομένης υπόψη –όπως υπογραμμίστηκε στη σκέψη 63 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 προτάσεών του, η εξακρίβωση του ζητήματος αυτού άπτεται, στη διαφορά της κύριας δίκης, της εκτίμησης των πραγματικών περιστατικών η οποία απόκειται αποκλειστικά στο αιτούν δικαστήριο.

- 75 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.
- 76 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.
- 77 Εάν γινόταν δεκτό ότι ένα σύστημα αναστολής όπως αυτό που περιγράφεται στη σκέψη 75 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.
- 78 Εξάλλου, η Volkswagen 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.
- 79 Συναφώς, υπογραμμίζεται ότι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 129 των προτάσεών 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.

- 80 Αφετέρου, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 67 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 (NO<sub>x</sub>) 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.
- 81 Υπό τις συνθήκες αυτές, και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η ως άνω διάταξη πρέπει, όπως υπομνήσθηκε στις σκέψεις 63 και 74 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.
- 82 Κατά συνέπεια, στο δεύτερο και στο τρίτο 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 αποσκοπεί στην προστασία της βαλβίδας EGR, εκτός αν αποδεικνύεται ότι ανταποκρίνεται αυστηρώς στην ανάγκη αποφυγής των άμεσων κινδύνων ζημιών ή ατυχήματος στον κινητήρα, προκαλούμενων από δυσλειτουργία του προσαρτήματος αυτού, 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 του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος***

- 83 Σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 33 της παρούσας απόφασης και λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που περιλαμβάνονται στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, προκειμένου να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού, έχει την έννοια ότι το γεγονός ότι ένα σύστημα αναστολής, κατά την έννοια της τελευταίας αυτής διάταξης, εγκαταστάθηκε μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, στο πλαίσιο επισκευής κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44, έχει σημασία προκειμένου να εκτιμηθεί αν η χρήση του εν λόγω συστήματος απαγορεύεται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού.

*Επί του παραδεκτού*

- 84 Η Γερμανική Κυβέρνηση φρονεί ότι το υπό κρίση ερώτημα είναι απαράδεκτο, δεδομένου ότι η απόφαση περί παραπομπής δεν εκθέτει τους λόγους για τους οποίους η απάντηση σε ένα τέτοιο ερώτημα είναι αναγκαία για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης.
- 85 Εν προκειμένω, δεν προκύπτει προδήλως ότι το τέταρτο ερώτημα εμπίπτει σε μία από τις απαριθμούμενες στη σκέψη 57 της παρούσας απόφασης περιπτώσεις, στις οποίες το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να αποφανθεί επί προδικαστικού ερωτήματος.
- 86 Αντιθέτως, από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει, αφενός, ότι η εγκατάσταση του επίμαχου συστήματος αναστολής είχε ως σκοπό την άρση του μη επιτρεπτού του συστήματος αλλαγής θέσης λειτουργίας καθώς και τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του κανονισμού 715/2007 μέσω επισκευής και, αφετέρου, ότι το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι πρέπει να κριθεί αν το γεγονός ότι το όχημα δεν ήταν εξοπλισμένο με το επίμαχο σύστημα αναστολής κατά τον χρόνο θέσης του σε κυκλοφορία ασκεί επιρροή στην εκτίμηση του ζητήματος αν το εν λόγω σύστημα είναι σύμφωνο με τον κανονισμό.
- 87 Επομένως, το τέταρτο ερώτημα είναι παραδεκτό.

*Επί της ουσίας*

- 88 Ούτε από το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, το οποίο προβλέπει ότι απαγορεύεται η χρήση συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, υπό την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων, ούτε από το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού, το οποίο ορίζει την έννοια του «συστήματος αναστολής», προκύπτει ότι πρέπει να γίνει διάκριση αναλόγως του αν ένα τέτοιο σύστημα εγκαθίσταται κατά το στάδιο της παραγωγής του οχήματος ή μόνο μετά τη θέση του σε κυκλοφορία, ιδίως κατόπιν επισκευής κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44, προκειμένου να εκτιμηθεί αν απαγορεύεται η χρήση του εν λόγω συστήματος.
- 89 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 137 και 138 των προτάσεών του, από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται οι εν λόγω διατάξεις του κανονισμού 715/2007 και από τον σκοπό του κανονισμού.
- 90 Συγκεκριμένα, αφενός, όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται οι εν λόγω διατάξεις, επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 715/2007, οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλες οι νέες διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης, οι οποίες απαιτούν έγκριση τύπου και πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Ένωση, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό αυτόν και τα μέτρα εφαρμογής του. Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 4, παράγραφος 1, διευκρινίζει ότι η υποχρέωση αυτή περιλαμβάνει τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού και με τα μέτρα εφαρμογής που μνημονεύονται στο άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού.
- 91 Επιπλέον, κατά το άρθρο 10, παράγραφος 1, του κανονισμού 692/2008, «[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 [715/2007], λαμβάνουν έγκριση ΕΚ τύπου ως χωριστές τεχνικές μονάδες κατά την έννοια του άρθρου 10 παράγραφος 2 της οδηγίας [2007/46], σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13 και το παράρτημα XIII του παρόντος κανονισμού».

- 92 Από τις ως άνω διατάξεις των κανονισμών 715/2007 και 692/2008 προκύπτει ότι τα συστήματα ελέγχου της ρύπανσης πρέπει να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις που προβλέπει ο κανονισμός 715/2007, ανεξαρτήτως του αν εγκαθίστανται εξ αρχής ή μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία.
- 93 Αφετέρου, εάν επιτρεπόταν στους κατασκευαστές οχημάτων να εγκαταστήσουν, μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, σύστημα αναστολής το οποίο δεν ανταποκρίνεται στις ως άνω υποχρεώσεις, τούτο θα αντέβαινε στον σκοπό του κανονισμού 715/2007, ο οποίος υπενθυμίζεται στη σκέψη 50 της παρούσας απόφασης και συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας και, ειδικότερα, στη σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση.
- 94 Συνεπώς, στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού, έχει την έννοια ότι το γεγονός ότι ένα σύστημα αναστολής, κατά την έννοια της τελευταίας αυτής διάταξης, εγκαταστάθηκε μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, στο πλαίσιο επισκευής κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44, δεν έχει σημασία προκειμένου να εκτιμηθεί αν η χρήση του εν λόγω συστήματος απαγορεύεται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού.

### Επί των δικαστικών εξόδων

- 95 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπύπτοντος 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 μηχανοκίνητων 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 αποσκοπεί στην προστασία της βαλβίδας ανακυκλοφορίας καυσαερίων, εκτός αν αποδεικνύεται ότι ανταποκρίνεται αυστηρώς στην ανάγκη αποφυγής των άμεσων κινδύνων ζημιών ή ατυχήματος στον κινητήρα, προκαλούμενων από δυσλειτουργία του προσαρτήματος αυτού, 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.

- 3) Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού, έχει την έννοια ότι το γεγονός ότι ένα σύστημα αναστολής, κατά την έννοια της τελευταίας αυτής διάταξης, εγκαταστάθηκε μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, στο πλαίσιο επισκευής κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών, δεν έχει σημασία προκειμένου να εκτιμηθεί αν η χρήση του εν λόγω συστήματος απαγορεύεται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού.

(υπογραφές)