Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΡΑΝΤΟΥ
της 23ης Σεπτεμβρίου 2021 [1] [i]

Υποθέσεις C-128/20, C-134/20 και C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG
κατά
Auto Krainer Gesellschaft mbH
[αίτηση του Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείου Klagenfurt, Αυστρία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]
και
IR
κατά
Volkswagen AG
[αίτηση του Landesgericht Eisenstadt (πρωτοδικείου Eisenstadt, Αυστρία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]
καθώς και
DS
κατά
Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,
Volkswagen AG

[αίτηση του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Αυστρία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Προσέγγιση των νομοθεσιών – Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 – Μηχανοκίνητα οχήματα – Άρθρο 3, σημείο 10 – Άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2 – Πετρελαιοκινητήρας – Εκπομπές ρύπων – Λογισμικό ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα – Βαλβίδα για την ανακυκλοφορία των καυσαερίων – Περιορισμός της μείωσης των εκπομπών οξειδίων του αζώτου λόγω "θερμοκρασιακού παραθύρου" – Σύστημα αναστολής – Το εν λόγω σύστημα επιτρέπεται όταν η ανάγκη χρήσης του δικαιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα – Σύστημα το οποίο τοποθετήθηκε στο πλαίσιο επισκευής του οχήματος – Οδηγία 1999/44/ΕΚ – Πώληση και εγγυήσεις καταναλωτικών αγαθών – Αγαθό σύμφωνο προς τους όρους της σύμβασης πώλησης – Άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ' – Τεκμήριο συμμόρφωσης αγαθού που έχει τη συνήθη ποιότητα και επιδόσεις ενός αγαθού του ίδιου τύπου τις οποίες μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής – Έγκυρη έγκριση ΕΚ τύπου – Άρθρο 3, παράγραφος 6 – Αγορά του σχετικού οχήματος ακόμη

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

και αν ο καταναλωτής γνώριζε την ύπαρξη του συστήματος αναστολής κατά τον χρόνο της πώλησης – Ασήμαντη έλλειψη συμμόρφωσης»

I. Εισαγωγή

1. Κατά το άρθρο 11 ΣΛΕΕ, «[ο]ι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή των πολιτικών και δράσεων της Ένωσης, ιδίως προκειμένου να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη». Η αυξανόμενη συνειδητοποίηση της σημασίας της προστασίας του περιβάλλοντος εκδηλώνεται, μεταξύ άλλων, με τη βούληση του νομοθέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να περιορίσει τις εκπομπές ρύπων [2].

2. Υπ' αυτή την έννοια, η κανονιστική ρύθμιση για τα μηχανοκίνητα οχήματα κατέστη ολοένα και αυστηρότερη [3], ιδίως με την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 [4]. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων υποχρεούνται να προσαρμόζονται σε νέες κοινές τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά την έγκριση τύπου των οχημάτων τους, γεγονός από το οποίο ενδέχεται να ανακύπτουν διαφορές με τις δημόσιες αρχές και τους καταναλωτές.

3. Συγκεκριμένα, στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, X (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα) (C-693/18, στο εξής: απόφαση X, EU:C:2020:1040), προσήφθη στον ενδιαφερόμενο κατασκευαστή αυτοκινήτων ότι έθεσε σε κυκλοφορία οχήματα εξοπλισμένα με λογισμικό με σκοπό να νοθεύσει τα αποτελέσματα των ελέγχων εκπομπής καυσαερίων, όπως είναι τα NO_x [5]. Στην εν λόγω απόφαση, το Δικαστήριο ερμήνευσε, για πρώτη φορά, την έννοια του «συστήματος αναστολής», κατά το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, και καθόρισε τον βαθμό στον οποίο το σύστημα αυτό είναι παράνομο υπό το πρίσμα του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού, το οποίο προβλέπει εξαιρέσεις από την απαγόρευση χρήσης συστημάτων αναστολής, μεταξύ άλλων για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.

4. Οι τρεις υπό κρίση υποθέσεις αποτελούν συνέχεια της ως άνω υπόθεσης υπό την έννοια ότι αφορούν οχήματα εξοπλισμένα με λογισμικό ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα το οποίο, λαμβανομένων υπόψη ορισμένων συνθηκών εξωτερικής θερμοκρασίας και υψομέτρου οδήγησης, περιορίζει τη μείωση των εκπομπών NO_x, με αποτέλεσμα την υπέρβαση των οριακών τιμών που καθορίζονται στον κανονισμό 715/2007. Τα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα είναι, κατ' ουσίαν, τα εξής: συνιστά το λογισμικό του ως άνω τύπου «σύστημα αναστολής» κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του εν λόγω κανονισμού; Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, μπορεί η χρήση του εν λόγω λογισμικού να επιτρέπεται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού; Εάν δεν επιτρέπεται, μπορεί η χρήση του εν λόγω λογισμικού να έχει ως αποτέλεσμα την ακύρωση της πώλησης λόγω έλλειψης συμμόρφωσης του οχήματος με τους όρους της σύμβασης, βάσει της οδηγίας 1999/44/ΕΚ [6];

[2] Κατά τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ), η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι ο κύριος περιβαλλοντικός κίνδυνος για την υγεία. Βλ. έκθεση ΠΟΥ με τίτλο «Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease», 13 Μαΐου 2016, σ. 15.

[3] Σχετικά με τα διαδοχικά πρότυπα Euro για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x), βλ. ενημερωτικό έγγραφο του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Η αντίδραση της ΕΕ στο σκάνδαλο "ντίζελγκεϊτ"», Φεβρουάριος 2019, σ. 9.

[4] Κανονισμός 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), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008 (ΕΕ 2008, L 199, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 715/2007).

[5] Βλ. απόφαση X (σκέψη 27).

[6] Οδηγία 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).

5. Λαμβανομένης υπόψη της συνάφειας που υφίσταται μεταξύ των υπό κρίση υποθέσεων, ιδίως καθόσον τα νομικά ζητήματα που εγείρονται σε αυτές αλληλεπικαλύπτονται σε μεγάλο βαθμό, κρίθηκε σκόπιμη η ανάπτυξη κοινών προτάσεων επ' αυτών, παρότι το Δικαστήριο αποφάσισε, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε υπόθεσης, να μην προβεί σε συνεκδίκασή τους.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

1. Η οδηγία 1999/44

6. Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 8 της οδηγίας 1999/44:

«(1) [εκτιμώντας] ότι το άρθρο 153 παράγραφοι 1 και 3 [ΣΕΚ] ορίζει ότι η Κοινότητα συμβάλλει στην επίτευξη υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών με μέτρα θεσπιζόμενα κατ' εφαρμογήν του άρθρου 95 [ΣΕΚ]·

[…]

(8) [εκτιμώντας] ότι, προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή της αρχής της συμμόρφωσης προς τους όρους της σύμβασης, είναι σκόπιμο να εισαχθεί μαχητό τεκμήριο συμμόρφωσης προς τους όρους της σύμβασης το οποίο θα καλύπτει τις συνηθέστερες περιπτώσεις· ότι το τεκμήριο αυτό δεν περιορίζει την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων· ότι, επιπλέον, ελλείψει ειδικών συμβατικών όρων καθώς και σε περίπτωση εφαρμογής της ρήτρας ελάχιστης προστασίας, τα στοιχεία που περιλαμβάνονται σ' αυτό το τεκμήριο μπορούν να χρησιμοποιούνται προκειμένου να καθορίζεται η έλλειψη συμμόρφωσης του αγαθού προς τους όρους της σύμβασης· ότι η ποιότητα και η επίδοση την οποία μπορούν εύλογα να αναμένουν οι καταναλωτές εξαρτώνται, μεταξύ άλλων, από το αν τα αγαθά είναι καινούρια ή μεταχειρισμένα· ότι τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο τεκμήριο είναι σωρευτικά· ότι, εάν οι περιστάσεις σε μια συγκεκριμένη περίπτωση καθιστούν κάποιο συγκεκριμένο στοιχείο προδήλως απρόσφορο, τα υπόλοιπα στοιχεία του τεκμηρίου εξακολουθούν, ωστόσο, να ισχύουν.»

7. Το άρθρο 1 της ως άνω οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί», προβλέπει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία έχει ως αντικείμενο την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών, με σκοπό την εξασφάλιση ενός στοιχειώδους ορίου ομοιόμορφης προστασίας των καταναλωτών στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς.»

8. Το άρθρο 2 της οδηγίας, με τίτλο «Συμμόρφωση προς τους όρους της σύμβασης», ορίζει τα εξής:

«1. Ο πωλητής πρέπει να παραδίδει στον καταναλωτή αγαθά που είναι σύμφωνα προς τους όρους της σύμβασης πώλησης.

2. Τα καταναλωτικά αγαθά τεκμαίρονται σύμφωνα προς τους όρους της σύμβασης εάν:

α) ανταποκρίνονται στην περιγραφή που έχει γίνει από τον πωλητή και έχουν τις ιδιότητες του αγαθού εκείνου που ο πωλητής είχε παρουσιάσει στον καταναλωτή ως δείγμα ή υπόδειγμα·

β) είναι κατάλληλα για κάθε ειδική χρήση την οποία επιζητεί ο καταναλωτής και την οποία γνωστοποίησε στον πωλητή κατά τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης, ο δε πωλητής την αποδέχθηκε·

γ) είναι κατάλληλα για τις χρήσεις για τις οποίες προορίζονται συνήθως τα αγαθά του ιδίου τύπου·

δ) έχουν τη συνήθη ποιότητα και επιδόσεις ενός αγαθού του ίδιου τύπου τις οποίες μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση του αγαθού και τις δημόσιες δηλώσεις του πωλητή, του παραγωγού ή του αντιπροσώπου του για τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των αγαθών, ιδίως στο πλαίσιο της διαφήμισης ή της επισήμανσης.

3. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, δεν υφίσταται έλλειψη συμμόρφωσης προς τους όρους της σύμβασης εάν, κατά τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης, ο καταναλωτής εγνώριζε ή δεν μπορούσε ευλόγως να αγνοεί την έλλειψη της συμμόρφωσης ή εάν η έλλειψη συμμόρφωσης οφείλεται σε υλικά που προμηθεύει ο καταναλωτής.

[…]»

9. Το άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας, με τίτλο «Δικαιώματα του καταναλωτή», ορίζει 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 προσήκουσα μείωση του τιμήματος, είτε σε υπαναχώρηση από τη σύμβαση όσον αφορά το αγαθό αυτό, σύμφωνα με τις παραγράφους 5 και 6.

3. Ο καταναλωτής έχει, κατ' αρχάς, δικαίωμα να απαιτήσει από τον πωλητή τη δωρεάν επισκευή ή αντικατάσταση του αγαθού, εκτός εάν μια τέτοια πράξη είναι αδύνατη ή δυσανάλογη.

Η επανόρθωση θεωρείται δυσανάλογη εάν, σε σύγκριση με τον εναλλακτικό τρόπο επανόρθωσης, συνεπάγεται για τον πωλητή υπερβολικά υψηλό κόστος, λαμβάνοντας υπόψη:

– την αξία που θα είχε το αγαθό εάν δεν υπήρχε έλλειψη συμμόρφωσης,

– τη σημασία της έλλειψης συμμόρφωσης και

– κατά πόσον ο εναλλακτικός τρόπος επανόρθωσης θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς σημαντική ενόχληση του καταναλωτή.

Η επισκευή ή η αντικατάσταση πρέπει να πραγματοποιούνται εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και χωρίς σημαντική ενόχληση του καταναλωτή, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση του αγαθού και τον σκοπό για τον οποίο ο καταναλωτής προόριζε το αγαθό.

[…]

5. Ο καταναλωτής μπορεί να ζητήσει προσήκουσα μείωση του τιμήματος ή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση:

– εάν ο καταναλωτής δεν δικαιούται ούτε επισκευή ούτε αντικατάσταση ή

– εάν ο πωλητής δεν ολοκλήρωσε την επανόρθωση εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος ή

– εάν ο πωλητής δεν ολοκλήρωσε την επανόρθωση χωρίς σημαντική ενόχληση του καταναλωτή.

6. Ο καταναλωτής δεν δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση εάν η έλλειψη συμμόρφωσης είναι ασήμαντη.»

2. Ο κανονισμός 715/2007

10. Οι αιτιολογικές σκέψεις 7 και 17 του κανονισμού 715/2007 έχουν ως εξής:

«(7) Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των αγορών και των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο κόστος που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις και τα οφέλη που σωρεύονται όσον αφορά την ενθάρρυνση της καινοτομίας, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη μείωση των δαπανών για την υγεία και την αύξηση του προσδόκιμου ζωής, καθώς και τις επιπτώσεις για τον συνολικό αντίκτυπο των εκπομπών CO_2.

[…]

(17) Είναι αναγκαία η τυποποιημένη μέθοδος μέτρησης της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των οχημάτων ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν ανακύπτουν τεχνικοί φραγμοί στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Περαιτέρω, είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι στους πελάτες και τους χρήστες παρέχονται αντικειμενικές και ακριβείς πληροφορίες.»

11. Το άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Αντικείμενο», προβλέπει, στην παράγραφο 1, 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.»

12. Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει στα σημεία 10 και 13 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 οιουδήποτε 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.

[…]

13) "διάταξη αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης": μια διάταξη ελέγχου της ρύπανσης ή συνδυασμός τέτοιων διατάξεων που προορίζεται να αντικαταστήσει μια αρχική διάταξη ελέγχου της ρύπανσης και η οποία μπορεί να εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα, όπως ορίζεται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ [7].»

13. Το άρθρο 4 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Υποχρεώσεις των κατασκευαστών», ορίζει, στις παραγράφους 1 και 2, τα 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 Ι 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 Οδηγία του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ. ειδ. έκδ. 13/001, σ. 46).

14. Το άρθρο 5 του κανονισμού 715/2007, με τίτλο «Απαιτήσεις και δοκιμές», ορίζει, στις παραγράφους 1 και 2, 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.»

15. Το παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Όρια εκπομπών», προβλέπει τις οριακές τιμές εκπομπών NO_x, μεταξύ άλλων για τα οχήματα γενιάς Euro 5, τα οποία αφορά ο πίνακας 1.

3. Η οδηγία 2007/46/ΕΚ

16. Η οδηγία 2007/46/ΕΚ [8] καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 [9], με ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου 2020, δυνάμει του άρθρου 88 του εν λόγω κανονισμού. Εντούτοις, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου των επίμαχων πραγματικών περιστατικών, η οδηγία εξακολουθεί να εφαρμόζεται στις διαφορές των κύριων δικών.

17. Κατά την αιτιολογική σκέψη 3 της εν λόγω οδηγίας:

«Οι τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία, τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα οχήματα θα πρέπει να εναρμονιστούν και να προσδιοριστούν με κανονιστικές πράξεις. Αυτές οι κανονιστικές πράξεις θα πρέπει πρωταρχικά να επιδιώκουν την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, προστασίας της υγείας, περιβαλλοντικής προστασίας, ενεργειακής απόδοσης και προστασίας από παράνομη χρήση.»

18. Το άρθρο 1 της ίδιας οδηγίας, με τίτλο «Αντικείμενο», προέβλεπε τα ακόλουθα:

«Η παρούσα οδηγία θεσπίζει εναρμονισμένο πλαίσιο με τις διοικητικές διατάξεις και τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση όλων των νέων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών

[8] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 214/2014 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2014 (ΕΕ 2014, L 69, σ. 3) (στο εξής: οδηγία 2007/46).

[9] Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ 2018, L 151, σ. 1).

μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό να διευκολύνει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών εντός της Κοινότητας.

[…]

Διά κανονιστικών πράξεων, των οποίων ο εξαντλητικός κατάλογος παρατίθεται στο παράρτημα IV, θεσπίζονται, κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για την κατασκευή και τη λειτουργία των οχημάτων.»

19. Το άρθρο 3 της οδηγίας 2007/46, το οποίο επιγραφόταν «Ορισμοί», προέβλεπε, στα σημεία 5 και 36, τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ισχύουν, εκτός αντίθετων διατάξεών τους, οι ακόλουθοι ορισμοί:

[…]

5. "έγκριση ΕΚ τύπου": η διαδικασία με την οποία κράτος μέλος πιστοποιεί ότι τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ή XI,

[…]

36. "πιστοποιητικό συμμόρφωσης": το έγγραφο που εμφαίνεται στο παράρτημα IX της παρούσας οδηγίας, το οποίο εκδίδει ο κατασκευαστής και το οποίο πιστοποιεί ότι ένα όχημα το οποίο ανήκει στη σειρά του εγκεκριμένου, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, τύπου συμμορφώνεται προς όλες τις κανονιστικές πράξεις κατά τη στιγμή της παραγωγής του.»

20. Το άρθρο 4 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Υποχρεώσεις των κρατών μελών», όριζε τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές που ζητούν έγκριση να συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις τους δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν μόνον τα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

3. Τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας ή επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία μόνον των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

[…]»

21. Το άρθρο 5 της ως άνω οδηγίας, το οποίο επιγραφόταν «Υποχρεώσεις κατασκευαστών», όριζε, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Ο κατασκευαστής είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης και για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, είτε ο

κατασκευαστής εμπλέκεται άμεσα σε όλα τα στάδια κατασκευής ενός οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας είτε όχι.»

22. Το άρθρο 18 της ίδιας οδηγίας, το οποίο έφερε τον τίτλο «Πιστοποιητικό συμμόρφωσης», όριζε, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Ο κατασκευαστής, ως κάτοχος της έγκρισης ΕΚ τύπου οχήματος, παραδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης μαζί με κάθε πλήρες, ημιτελές ή ολοκληρωμένο όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος.

[…]»

23. Το άρθρο 26 της οδηγίας 2007/46, που έφερε τον τίτλο «Έκδοση άδειας κυκλοφορίας, πώληση και θέση σε κυκλοφορία», προέβλεπε, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 29 και 30, τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας και επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 18.

[…]»

24. Το παράρτημα IV της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Απαιτήσεις για τον σκοπό της έγκρισης ΕΚ τύπου οχημάτων», μνημόνευε, στο μέρος Ι, με τίτλο «Κανονιστικές πράξεις που ορίζουν τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ΕΚ οχημάτων που παράγονται σε απεριόριστες σειρές», τον κανονισμό 715/2007 όσον αφορά τις «[ε]κπομπές (Euro 5 και 6) από ελαφρά εμπορικά οχήματα/πρόσβαση σε πληροφορίες».

25. Το παράρτημα IX[10] της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Πιστοποιητικό συμμόρφωσης ΕΚ», περιελάμβανε το σημείο 0, με τίτλο «Στόχοι», κατά το οποίο το πιστοποιητικό συμμόρφωσης είναι δήλωση που παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος στον αγοραστή προκειμένου να τον βεβαιώσει ότι το όχημα που απέκτησε συμμορφώνεται προς τη νομοθεσία που ίσχυε στην Ένωση κατά τη στιγμή της κατασκευής του.

4. Ο κανονισμός 692/2008

26. Το άρθρο 1 του κανονισμού 692/2008, που επιγράφεται «Αντικείμενο», ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός καθορίζει μέτρα για την εφαρμογή των άρθρων 4, 5 και 8 του κανονισμού [715/2007].»

[10] Το κείμενο του εν λόγω παραρτήματος είναι απόρροια του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ 2017, L 175, σ. 1).

27. Το άρθρο 2 του κανονισμού 692/2008, το οποίο επιγράφεται «Ορισμοί», προβλέπει, στα σημεία 8 και 18, τα εξής:

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

[…]

8. "τύπος διάταξης ελέγχου της ρύπανσης": καταλυτικοί μετατροπείς και φίλτρα σωματιδίων, τα οποία δεν διαφέρουν ως προς τα ακόλουθα:

[…]

18. "σύστημα ελέγχου εκπομπών": στο πλαίσιο του συστήματος OBD, 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.»

28. Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Απαιτήσεις για την έγκριση τύπου», ορίζει, στην παράγραφο 9, 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 NO_x φτάνει σε επαρκώς υψηλή θερμοκρασία ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά εντός 400 δευτερολέπτων μετά από εκκίνηση ψυχρού κινητήρα στους – 7 °C, 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.

[…]»

29. Το άρθρο 10 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης», ορίζει, 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 [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.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι καταλυτικοί μετατροπείς και τα φίλτρα σωματιδίων θεωρούνται διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης.»

30. Το παράρτημα Ι του ίδιου κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Διοικητικές διατάξεις για την έγκριση ΕΚ τύπου», προβλέπει, 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).

[…]»

31. Το παράρτημα XI του κανονισμού 692/2008, το οποίο επιγράφεται «Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD) σε μηχανοκίνητα οχήματα», προβλέπει, στο προσάρτημα 2, σχετικά με τα «[β]ασικά χαρακτηριστικά της οικογένειας οχημάτων», τα εξής:

«[…]

Κινητήρας:

[…]

Σύστημα ελέγχου εκπομπών:

[…]

– τύπος παγίδας σωματιδίων,

[…]

– ανακυκλοφορία αερίων (δηλαδή με ή χωρίς),

[…]».

5. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/427

32. Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/427 [11] έχουν ως εξής:

«(1) Ο κανονισμός [715/2007] ορίζει ότι η Επιτροπή επανεξετάζει τις διαδικασίες, τις δοκιμές και τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και να τις προσαρμόζει ώστε να αντανακλούν επαρκώς τις εκπομπές που παράγονται υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης στον δρόμο, εάν είναι απαραίτητο.

(2) Η Επιτροπή πραγματοποίησε λεπτομερή ανάλυση εν προκειμένω βάσει δικής της έρευνας και εξωτερικών πληροφοριών και διαπίστωσε ότι οι εκπομπές που παράγονται κατά την πραγματική οδήγηση στον δρόμο από οχήματα της κατηγορίας Euro 5/6 υπερβαίνουν σημαντικά τις εκπομπές που μετρούνται με τον κανονιστικό νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC), ιδίως όσον αφορά τις εκπομπές NO_x από οχήματα ντίζελ.

[…]

(4) Η Επιτροπή συνέστησε, τον Ιανουάριο του 2011, μια ομάδα εργασίας με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων για την ανάπτυξη μιας διαδικασίας δοκιμής των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) που θα αντανακλά καλύτερα τις μετρούμενες στον δρόμο εκπομπές. […]»

33. Το άρθρο 1 του κανονισμού 2016/427 έχει ως εξής:

«Ο κανονισμός [692/2008] τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 2, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 41 και 42:

"41. 'εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE)': οι εκπομπές ενός οχήματος κατά τις συνήθεις συνθήκες χρήσης·

42. 'φορητό σύστημα μέτρησης εκπομπών (PEMS)': φορητό σύστημα μέτρησης εκπομπών που ικανοποιεί τις απαιτήσεις οι οποίες ορίζονται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος IIIA."»

6. Ο κανονισμός 2017/1151

34. Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 του κανονισμού 2017/1151 [12]:

«(1) Ο κανονισμός [692/2008] της Επιτροπής για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού [715/2007] προβλέπει την υποβολή των ελαφρών οχημάτων σε δοκιμές σύμφωνα με τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC).

[11] Κανονισμός της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ 2016, L 82, σ. 1).

[12] Όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1154 της Επιτροπής της 7ης Ιουνίου 2017 (ΕΕ 2017, L 175, σ. 708) (στο εξής: κανονισμός 2017/1151).

(2) Βάσει της συνεχούς αναθεώρησης των σχετικών διαδικασιών, κύκλων δοκιμών και αποτελεσμάτων δοκιμών που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 του κανονισμού [715/2007], είναι προφανές ότι οι πληροφορίες σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 που παρέχονται από τις δοκιμές οχημάτων σύμφωνα με τον NEDC δεν είναι πλέον επαρκείς και δεν αντικατοπτρίζουν πλέον τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

(3) Σε αυτό το πλαίσιο, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί νέα κανονιστική διαδικασία δοκιμής με την εφαρμογή της παγκόσμιας εναρμονισμένης διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP) στη νομοθεσία της Ένωσης.»

35. Το άρθρο 1 του κανονισμού 2017/1151, που επιγράφεται «Αντικείμενο», ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός ορίζει μέτρα εφαρμογής του κανονισμού [715/2007].»

36. Το παράρτημα IIIA του κανονισμού 2017/1151, το οποίο επιγράφεται «Εξακρίβωση εκπομπών σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης», προβλέπει τα εξής:

«[…]

4.1. Η απόδοση RDE καταδεικνύεται υποβάλλοντας σε δοκιμή οχήματα στο δρόμο σε συνθήκες λειτουργίας που αντιστοιχούν στα συνήθη πρότυπα, συνθήκες και ωφέλιμα φορτία οδήγησης. Η δοκιμή RDE είναι αντιπροσωπευτική για οχήματα που λειτουργούν στις πραγματικές διαδρομές οδήγησής τους με το σύνηθες φορτίο τους.

[…]

5.2.1. Η δοκιμή εκτελείται υπό τις συνθήκες περιβάλλοντος που προβλέπονται στην παρούσα ενότητα. Οι συνθήκες περιβάλλοντος θεωρούνται “διευρυμένες” όταν διευρύνεται τουλάχιστον μία από τις συνθήκες θερμοκρασίας και υψομέτρου. Ο συντελεστής διόρθωσης για τις διευρυμένες συνθήκες θερμοκρασίας και υψομέτρου χρησιμοποιείται μόνο μία φορά. Αν μέρος της δοκιμής ή το σύνολο της δοκιμής εκτελεστεί εκτός των κανονικών ή διευρυμένων συνθηκών, η δοκιμή θεωρείται άκυρη.

5.2.2. Μέτριες συνθήκες υψομέτρου: Υψόμετρο μικρότερο ή ίσο με 700 μέτρα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας.

5.2.3. Διευρυμένες συνθήκες υψομέτρου: Υψόμετρο μεγαλύτερο από 700 μέτρα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας και μικρότερο ή ίσο με 1300 μέτρα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας.

5.2.4. Μέτριες συνθήκες θερμοκρασίας: Μεγαλύτερη ή ίση με 273,15 K (0 °C) και μικρότερη ή ίση με 303,15 K (30 °C).

5.2.5. Διευρυμένες συνθήκες θερμοκρασίας: Μεγαλύτερη ή ίση με 266,15 K (-7 °C) και μικρότερη από 273,15 K (0 °C) ή μεγαλύτερη από 303,15 K (30 °C) και μικρότερη ή ίση με 308,15 K (35 °C).

[…]»

7. Η οδηγία (ΕΕ) 2019/771

37. Κατά το άρθρο 23 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/771[13], η οδηγία 1999/44 καταργείται από την 1η Ιανουαρίου 2022.

38. Το άρθρο 1 της οδηγίας 2019/771, που φέρει τον τίτλο «Αντικείμενο και σκοπός», προβλέπει τα εξής:

«Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να συμβάλει στην εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς προβλέποντας συγχρόνως υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών μέσω της θέσπισης κοινών κανόνων για ορισμένες απαιτήσεις σχετικά με τις συμβάσεις πώλησης που συνάπτονται μεταξύ του πωλητή και του καταναλωτή, και ειδικότερα κανόνων σχετικά με τη συμμόρφωση των αγαθών με τη σύμβαση, την επανόρθωση σε περίπτωση έλλειψης της εν λόγω συμμόρφωσης, τους τρόπους άσκησης της εν λόγω επανόρθωσης και τις εμπορικές εγγυήσεις.»

39. Το άρθρο 7 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Αντικειμενικές απαιτήσεις συμμόρφωσης», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Επιπλέον της τήρησης κάθε υποκειμενικής απαίτησης συμμόρφωσης, τα αγαθά:

α) είναι κατάλληλα για τους σκοπούς για τους οποίους χρησιμοποιούνται συνήθως αγαθά του ίδιου τύπου, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, κάθε υφιστάμενο ενωσιακό και εθνικό νόμο, τεχνικό πρότυπο ή, απουσία τεχνικών προτύπων, κάθε ισχύοντα ειδικό ανά τομέα κώδικα δεοντολογίας·

[…]».

Β. Το αυστριακό δίκαιο

40. Το άρθρο 871, παράγραφος 1, του Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (γενικού αστικού κώδικα, στο εξής: ABGB) έχει ως 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.»

41. Το άρθρο 879, παράγραφος 1, του ABGB ορίζει τα εξής:

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

[13] Οδηγία 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 (ΕΕ 2019, L 136, σ. 28).

42. Το άρθρο 922, παράγραφος 1, του ABGB ορίζει τα εξής:

«Όποιος μεταβιβάζει πράγμα σε άλλον έναντι ανταλλάγματος εγγυάται ότι το πράγμα είναι σύμφωνο με τη σύμβαση. Έχει συνεπώς την ευθύνη να διασφαλίζει ότι το πράγμα έχει τις συμφωνηθείσες ή συνήθως αναμενόμενες ιδιότητες, ανταποκρίνεται στην περιγραφή του, σε δείγμα ή σε υπόδειγμα και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με τη φύση της συναλλαγής ή της συναφθείσας συμφωνίας.»

43. Το άρθρο 932, παράγραφοι 1 και 4, του ABGB έχει ως ακολούθως:

«(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. […]»

Γ. Το γερμανικό δίκαιο

44. Κατά το άρθρο 25, παράγραφος 2, της Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [κανονιστικής πράξης περί εγκρίσεως ΕΚ των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (κανονιστική πράξη περί εγκρίσεως ΕΚ των μηχανοκίνητων οχημάτων, στο εξής: EG-FGV)]:

«Για την άρση ελλείψεων που έχουν ανακύψει και τη διασφάλιση της συμμορφώσεως οχημάτων που έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία, αυτοτελών τεχνικών μονάδων ή κατασκευαστικών στοιχείων, η [Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων, Γερμανία, στο εξής: KBA)] δύναται να θεσπίζει εκ των υστέρων διατάξεις συμπληρωματικού χαρακτήρα.»

III. Οι διαφορές των κύριων δικών, τα προδικαστικά ερωτήματα και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

Α. Υπόθεση C-128/20

45. Στις 9 Ιανουαρίου 2011, η GSMB Invest GmbH & Co. KG συνήψε με την Auto Krainer Gesellschaft mbH σύμβαση πώλησης αυτοκινήτου οχήματος μάρκας Volkswagen, μοντέλου VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION, εξοπλισμένου με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA 189 γενιάς Euro 5 κυβισμού 2 λίτρων (στο εξής: όχημα 1). Το εν λόγω όχημα διαθέτει βαλβίδα EGR.

46. Στις 27 Δεκεμβρίου 2017, η GSMB Invest άσκησε αγωγή ενώπιον του Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείου Klagenfurt, Αυστρία), αιτούντος δικαστηρίου, με αίτημα 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.

47. Ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, η GSMB Invest υποστήριξε ότι, κατά την ημερομηνία της εν λόγω πώλησης, είχε την πεποίθηση ότι αγόρασε καινούριο όχημα φιλικό προς το περιβάλλον, του οποίου, μεταξύ άλλων, οι τιμές εκπομπών καυσαερίων ήταν σύμφωνες με τις νόμιμες απαιτήσεις. Μετά την ενημέρωση, από την Volkswagen, του ενσωματωμένου στη μονάδα ελέγχου κινητήρα λογισμικού του οχήματος 1 (στο εξής: επίμαχο λογισμικό), ο καθαρισμός των καυσαερίων απενεργοποιείται σε συνθήκες εξωτερικής θερμοκρασίας κάτω των 15 βαθμών και άνω των 33 βαθμών Κελσίου, καθώς και σε υψόμετρο άνω των 1 000 μέτρων (στο εξής: θερμοκρασιακό παράθυρο). Το εν λόγω θερμοκρασιακό παράθυρο συνιστά μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, δεδομένου ότι δεν δικαιολογείται βάσει καμίας εκ των εξαιρέσεων από την απαγόρευση χρήσης συστήματος αναστολής οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 5 του κανονισμού 715/2007. Συγκεκριμένα, η εν λόγω μείωση του καθαρισμού καυσαερίων δεν συμβάλλει στην προστασία του κινητήρα του οχήματος 1, δεδομένου ότι δεν προκαλείται άμεση ζημία στον κινητήρα αυτόν.

48. Η Auto Krainer αντέταξε ότι όλοι οι κατασκευαστές οχημάτων ντίζελ της κατηγορίας Euro 5 χρησιμοποιούν θερμοκρασιακό παράθυρο. Κατ' αυτήν, η KBA, αρχή έγκρισης τύπου ΕΚ στη Γερμανία, θεωρούσε ανέκαθεν το εν λόγω θερμοκρασιακό παράθυρο ως επιτρεπόμενο σύστημα, κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007. Επιπλέον, κατά τον έλεγχο του επίμαχου λογισμικού, η KBA διαπίστωσε, κατόπιν ενδελεχούς εξέτασης, ότι η ενημέρωση δεν είχε αρνητικές συνέπειες στην ανθεκτικότητα των διατάξεων ελέγχου της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

49. Κατά το αιτούν δικαστήριο, από το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 προκύπτει ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο είναι μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής. Συγκεκριμένα, στα περισσότερα κράτη μέλη της Ένωσης, και ειδικότερα στην Αυστρία και στη Γερμανία, η θερμοκρασία περιβάλλοντος κατά τη διάρκεια του έτους είναι κατά κανόνα χαμηλότερη των 15 βαθμών Κελσίου και, λόγω του γεωγραφικού αναγλύφου των εν λόγω κρατών, η οδήγηση των οχημάτων γίνεται συχνά σε περιοχές με υψόμετρο άνω των 1 000 μέτρων, με αποτέλεσμα οι συνθήκες αυτές να αντιστοιχούν στην «κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος», κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 3, σημείο 10. Επομένως, η σχετική με την προστασία του κινητήρα εξαίρεση, που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του ως άνω κανονισμού, δεν αποτελεί πιθανή νομική βάση για σύστημα αναστολής που ενεργοποιείται κατά την «κανονική» χρήση των οχημάτων.

50. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 9, του κανονισμού 692/2008, η διάταξη μετεπεξεργασίας NO_x πρέπει να φθάνει 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. Η αρμόδια αρχή δεν μπορεί να χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου εάν οι εν λόγω προϋποθέσεις δεν αποδεικνύονται επαρκώς. Από το ούτως καθορισθέν βάρος απόδειξης συνάγεται, κατά το αιτούν δικαστήριο, ότι ο νομοθέτης της Ένωσης θεώρησε ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο δεν δικαιολογείται εάν δεν πληροί τις ως άνω προϋποθέσεις.

51. Επομένως, δεδομένων των συνθηκών θερμοκρασίας και υψομέτρου που λαμβάνονται υπόψη, το θερμοκρασιακό παράθυρο δεν είναι πλήρως λειτουργικό υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας.

52. 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 [εν λόγω κανονισμού], στον οποίο η βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων, 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 μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και μόνο σε υψόμετρο κάτω των 1 000 μέτρων, εάν δε η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το εύρος θερμοκρασιών 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 NO_x 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 ανακυκλοφορίας καυσαερίων [14], 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 μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και σε υψόμετρο κάτω των 1 000 μέτρων [αποκαλούμενο "θερμοκρασιακό παράθυρο"] 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 –λειτουργία του οχήματος υπό κανονικές συνθήκες χρήσης–, και συνιστά μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής;»

53. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η GSMB Invest, η Auto Krainer, η Γερμανική Κυβέρνηση καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι ίδιοι μετέχοντες στη διαδικασία απάντησαν επίσης γραπτώς στις ερωτήσεις που έθεσε το Δικαστήριο.

Β. Υπόθεση C-134/20

54. Το 2013, ο IR, καταναλωτής, αγόρασε αυτοκίνητο όχημα της μάρκας Volkswagen, μοντέλου VW Touran Confortline BMT, εξοπλισμένου με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA 189 γενιάς Euro 5, κυβισμού 1,6 λίτρων και ισχύος 77 kW (στο εξής: όχημα 2). Το εν λόγω όχημα διαθέτει βαλβίδα EGR.

55. Το όχημα 2 περιελάμβανε, αρχικώς, λογισμικό ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα με «θέση λειτουργίας 0» και «θέση λειτουργίας 1» (στο εξής: σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας). Η θέση λειτουργίας 1 χρησιμοποιούνταν για τη σχετική με τις εκπομπές ρύπων εργαστηριακή δοκιμή έγκρισης τύπου, με την ονομασία «New European Driving Cycle» (NEDC). Όταν δεν συνέτρεχαν οι χαρακτηριστικές συνθήκες της συγκεκριμένης δοκιμής έγκρισης τύπου,

14 Η βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων καλείται επίσης βαλβίδα EGR (Exhaust Gas Recirculation).

εφαρμοζόταν η θέση λειτουργίας 0 και, στην περίπτωση αυτή, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων μειωνόταν, με αποτέλεσμα να μεταβάλλονται ο χρονισμός έγχυσης και η διάρκεια αυτής. Σε πραγματική λειτουργία οδήγησης, το όχημα 2 βρισκόταν σχεδόν αποκλειστικά στη θέση λειτουργίας 0, με αποτέλεσμα να μην ανταποκρίνεται στις προβλεπόμενες από τον κανονισμό 715/2007 οριακές τιμές NO_x. Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας συνιστούσε, επομένως, μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού.

56. Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει επίσης ότι το όχημα 2 είναι τεχνικά ασφαλές και μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην οδική κυκλοφορία. Εντούτοις, εάν ο IR είχε ενημερωθεί ότι το εν λόγω όχημα δεν πληρούσε τις νόμιμες απαιτήσεις, λόγω του λογισμικού με το οποίο είναι εξοπλισμένο, δεν θα το είχε αγοράσει.

57. Με επιστολή της 8ης Οκτωβρίου 2015, ο γενικός εισαγωγέας των οχημάτων της μάρκας Volkswagen στην Αυστρία ενημέρωσε τον IR ότι έπρεπε να πραγματοποιηθούν τροποποιήσεις στο όχημα 2 και ότι ο κατασκευαστής θα αναλάμβανε το κόστος όλων των απαραίτητων εργασιών επισκευής. Εν συνεχεία, ο IR κλήθηκε να προβεί στην εγκατάσταση του επίμαχου λογισμικού στο όχημα 2, το οποίο εγκαταστάθηκε όντως στο εν λόγω όχημα.

58. Σκοπός της ως άνω ενημέρωσης του λογισμικού ήταν ο καθορισμός του θερμοκρασιακού παραθύρου. Η KBA χορήγησε άδεια για το επίμαχο λογισμικό και, επομένως, δεν αφαίρεσε την έγκριση ΕΚ τύπου. Συναφώς, διαπίστωσε μεταξύ άλλων ότι δεν υφίσταται μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007. Η KBA δεν διέθετε πληροφορίες για το εν λόγω λογισμικό, καθόσον δεν ζήτησε να της παρασχεθούν τέτοιες πληροφορίες.

59. Ο IR άσκησε αγωγή ενώπιον του Landesgericht Eisenstadt (πρωτοδικείου Eisenstadt, Αυστρία), αιτούντος δικαστηρίου, με αίτημα την ακύρωση της σύμβασης πώλησης του οχήματος 2 βάσει του άρθρου 871 του ABGB.

60. Κατά το αιτούν δικαστήριο, δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί αν το θερμοκρασιακό παράθυρο είναι απαραίτητο για την προστασία του κινητήρα του οχήματος 2 από ζημία, ούτε αν η κατανάλωση, η παραγωγή αιθάλης, η απόδοση και η συνολική διανυόμενη χιλιομετρική απόσταση του εν λόγω οχήματος μεταβάλλονται αρνητικά λόγω του επίμαχου λογισμικού. Δεν είναι επίσης δυνατόν να εξακριβωθεί αν, στην περίπτωση που η ενημέρωση του εν λόγω λογισμικού είχε πραγματοποιηθεί χωρίς θερμοκρασιακό παράθυρο, θα πληρούνταν οι προβλεπόμενες στον κανονισμό 715/2007 απαιτήσεις σχετικά με την ανθεκτικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης, κατά το άρθρο 4, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού, ούτε αν η εμπορική αξία του εν λόγω οχήματος μειώθηκε μετά την πραγματοποίηση της ως άνω ενημέρωσης.

61. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει επιπλέον ότι, κατά το αυστριακό δίκαιο, ο αντισυμβαλλόμενος του πλανηθέντος μπορεί να αποτρέψει τις έννομες συνέπειες της πλάνης αποδεχόμενος τη δικαιοπραξία στη μορφή που ο πλανηθείς πίστευε ότι αυτή θα έχει όταν τη συνήψε. Στην περίπτωση αυτή, ο πλανηθείς δεν θα έχει πλέον έννομο συμφέρον προς άσκηση αγωγής. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας, το οποίο τοποθετήθηκε αρχικώς στο όχημα 2, δεν είναι σύμφωνο προς το δίκαιο της Ένωσης. Η Volkswagen υποστηρίζει ότι με την τοποθέτηση του επίμαχου λογισμικού στο εν λόγω όχημα ανταποκρίθηκε στις ανάγκες του IR, ο οποίος απώλεσε, επομένως, το έννομο συμφέρον του προς άσκηση αγωγής, επιχείρημα το οποίο αντικρούει ο IR.

62. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, προκειμένου να αποφανθεί επί της διαφοράς, πρέπει να εξακριβώσει αν το επίμαχο λογισμικό συνιστά τεχνική λύση σύμφωνη προς τις απαιτήσεις που προβλέπονται από το δίκαιο της Ένωσης, και ιδίως από τους κανονισμούς 715/2007 και 692/2008. Μόνο σε περίπτωση καταφατικής απάντησης η σύμβαση πώλησης του οχήματος 2 δεν θα ακυρωθεί και, ως εκ τούτου, η αγωγή του IR θα πρέπει να απορριφθεί.

63. 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 [εν λόγω κανονισμού], στον οποίο η βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων, 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 μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και μόνο σε υψόμετρο κάτω των 1 000 μέτρων, εάν δε η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το εύρος θερμοκρασιών 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 NO_x 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 ανακυκλοφορίας καυσαερίων;

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 ανακυκλοφορίας καυσαερίων πρέπει να πραγματοποιηθεί ως επισκευή του οχήματος κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας [1999/44];»

64. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο IR, η Volkswagen, η Γερμανική Κυβέρνηση καθώς και η Επιτροπή. Οι ίδιοι μετέχοντες στη διαδικασία απάντησαν επίσης γραπτώς στις ερωτήσεις που έθεσε το Δικαστήριο.

Γ. Υπόθεση C-145/20

65. Στις 21 Δεκεμβρίου 2013, ο DS, καταναλωτής, αγόρασε αυτοκίνητο όχημα της μάρκας Volkswagen, εξοπλισμένο με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA 189 γενιάς Euro 5, από την Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG, ανεξάρτητο πωλητή της Volkswagen (στο εξής: όχημα 3). Το εν λόγω όχημα, το οποίο διαθέτει βαλβίδα EGR, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 715/2007.

66. Το όχημα περιελάμβανε λογισμικό που έθετε σε λειτουργία την ανακυκλοφορία των καυσαερίων βάσει συστήματος αλλαγής θέσης λειτουργίας. Η KBA εξέδωσε έγκριση τύπου για το εν λόγω όχημα. Η ύπαρξη του συστήματος αλλαγής θέσης λειτουργίας δεν είχε γνωστοποιηθεί στον εν λόγω οργανισμό. Εάν γνώριζε την ύπαρξη του εν λόγω συστήματος, η KBA δεν θα είχε χορηγήσει την έγκριση ΕΚ τύπου. Εξάλλου, ο DS θα είχε αγοράσει το όχημα ακόμη και αν γνώριζε την ύπαρξη του εν λόγω συστήματος.

67. Στις 15 Οκτωβρίου 2015, η KBA εξέδωσε απόφαση, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 25, παράγραφος 2, της EG-FGV, με την οποία διέταξε, μεταξύ άλλων, τη Volkswagen να διασφαλίσει τη συμμόρφωση των κινητήρων τύπου EA 189 γενιάς Euro 5 με την ισχύουσα εθνική και ενωσιακή νομοθεσία. Με επιστολή της 20ής Δεκεμβρίου 2016, η KBA κοινοποίησε στη Volkswagen την επιβεβαίωση ότι το επίμαχο λογισμικό ήταν ικανό να αποκαταστήσει τη συμμόρφωση των σχετικών οχημάτων. Η KBA δεν αφαίρεσε ούτε ανακάλεσε εν συνεχεία την έγκριση ΕΚ τύπου οχημάτων όπως το όχημα 3.

68. Στις 15 Φεβρουαρίου 2017, ο DS εγκατέστησε στο όχημα 3 το επίμαχο λογισμικό, το οποίο μνημονευόταν στην επιστολή της KBA της 20ής Δεκεμβρίου 2016. Η εν λόγω ενημέρωση του λογισμικού αντικατέστησε το σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας με την εφαρμογή του θερμοκρασιακού παραθύρου.

69. Ο DS άσκησε αγωγή ενώπιον του Landesgericht Linz (πρωτοδικείου Linz, Αυστρία) με αίτημα την επιστροφή του τιμήματος αγοράς του οχήματος 3 έναντι της απόδοσης του οχήματος αυτού ή, επικουρικώς, τη μείωση του τιμήματος ή, έτι επικουρικότερον, τη διαπίστωση της ευθύνης της Porsche Inter Auto και της Volkswagen για τη ζημία που προκλήθηκε από την εγκατάσταση μη επιτρεπόμενου συστήματος αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Με απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2018, το Landesgericht Linz (πρωτοδικείο Linz) απέρριψε την αγωγή του DS.

70. Ο DS άσκησε έφεση ενώπιον του Oberlandesgericht Linz (εφετείου Linz, Αυστρία), το οποίο, με απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, επικύρωσε την πρωτόδικη απόφαση. Το εν λόγω δικαστήριο έκρινε, ειδικότερα, ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι το όχημα 3 ενείχε αρχικώς ελάττωμα, το εν λόγω ελάττωμα θεραπεύθηκε με την τοποθέτηση του επίμαχου λογισμικού. Επιπλέον, το σύστημα μέσω του οποίου η ανακυκλοφορία των καυσαερίων μειώνεται όταν η εξωτερική θερμοκρασία είναι κάτω των 15 και άνω των 33 βαθμών Κελσίου επιτρέπεται δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, διότι είναι αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα από ζημία.

71. Ο DS άσκησε αναίρεση (Revision) ενώπιον του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Αυστρία), αιτούντος δικαστηρίου. Ενώπιον του εν λόγω δικαστηρίου, ο DS υποστήριξε ότι το όχημα 3 παρουσιάζει ελάττωμα διότι το σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας αποτελεί μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Το επίμαχο λογισμικό δεν θεράπευσε το εν λόγω ελάττωμα. Υφίσταται κίνδυνος μελλοντικής απομείωσης της αξίας και επακόλουθης πρόκλησης ζημίας λόγω της εγκατάστασης του λογισμικού.

72. Η Porsche Inter Auto και η Volkswagen αναγνώρισαν ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο συνιστά σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Υποστήριξαν ότι η χρήση του εν λόγω συστήματος επιτρέπεται, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού, και ότι η KBA συμμερίζεται την εκτίμηση αυτή.

73. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι καλείται να αποφανθεί επί του αν, κατά την παράδοση, το όχημα 3 ενείχε ελάττωμα, αν το εν λόγω ελάττωμα θεραπεύθηκε και αν ο DS υπέστη ζημία την οποία προκάλεσε ο οικείος κατασκευαστής αυτοκινήτων.

74. Κατά το αιτούν δικαστήριο, το σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας συνιστά μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του ίδιου κανονισμού. Εν πάση περιπτώσει, το όχημα 3 ενείχε ελάττωμα, κατά την έννοια του άρθρου 922 του ABGB, διότι η ύπαρξη του εν λόγω συστήματος αναστολής δεν είχε γνωστοποιηθεί στην KBA.

75. Δεδομένου ότι η KBA ενέκρινε το επίμαχο λογισμικό, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί, κατ' αρχάς, εάν η εν λόγω έγκριση αρκεί, αφ' εαυτής, για την πραγματοποίηση της επιδιόρθωσης του αγορασθέντος πράγματος, κατά την έννοια του άρθρου 932, παράγραφος 1, του ABGB. Κατά το αιτούν δικαστήριο, πρέπει να θεωρηθεί ότι, στην περίπτωση προϊόντων όπως τα μηχανοκίνητα οχήματα, για τα οποία είναι γνωστό ότι πρέπει να πληρούνται οι εκ του νόμου προβλεπόμενες απαιτήσεις, ο μέσος καταναλωτής, ο οποίος έχει τη συνήθη πληροφόρηση και είναι ευλόγως προσεκτικός και ενημερωμένος, αναμένει ότι τηρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις. Το γεγονός ότι τα οχήματα πρέπει να υποβληθούν σε διαδικασία έγκρισης ΕΚ τύπου δεν προσκρούει κατ' ανάγκην στην προεκτεθείσα ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 1999/44. Μια τέτοια ερμηνεία έχει ως συνέπεια ότι ο πωλητής μηχανοκίνητου οχήματος πρέπει να παρέχει εγγυήσεις όχι μόνο για το ότι το όχημα διαθέτει την έγκριση που απαιτείται για τη συνήθως αναμενόμενη χρήση, κατά την έννοια του άρθρου 922 του ABGB, αλλά και για το ότι το όχημα δεν περιέχει μη επιτρεπόμενα κατασκευαστικά μέρη.

76. Εν συνεχεία, στην περίπτωση που η προσπάθεια επιδιόρθωσης που πραγματοποιήθηκε με την εγκατάσταση του επίμαχου λογισμικού δεν ήταν επιτυχής, έστω και αν η KBA δεν ανακάλεσε ούτε αφαίρεσε την έγκριση ΕΚ τύπου, θα πρέπει να εξεταστεί αν το όχημα 3 εξακολουθεί να φέρει μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Κατά το αιτούν δικαστήριο, ο σκοπός της προστασίας του περιβάλλοντος συνηγορεί υπέρ της στενής ερμηνείας των προβλεπόμενων στο άρθρο 5, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού εξαιρέσεων. Εξάλλου, είναι παγκοίνως γνωστό ότι σε κάποιες περιοχές της Ένωσης, όπως για παράδειγμα στην Αυστρία, η μέση θερμοκρασία είναι κάτω των 15 βαθμών Κελσίου για αρκετούς μήνες τον χρόνο. Συνεπώς, κατά μέσο όρο, η εξωτερική θερμοκρασία δεν ανέρχεται, για σημαντικό μέρος του έτους, στο επίπεδο στο οποίο η ανακυκλοφορία των καυσαερίων λειτουργεί πλήρως σε έναν τύπο οχήματος όπως αυτός του οχήματος 3. Υπό τις συνθήκες αυτές, ένα σύστημα αναστολής που χρησιμοποιείται σε τόσο μεγάλη έκταση είναι απλώς αδύνατον να υπαχθεί σε κάποια από τις εξαιρέσεις του άρθρου 5, παράγραφος 2, του ως άνω κανονισμού.

77. Τέλος, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά την εξέταση του αν υφίσταται «επουσιώδες» ελάττωμα που αποκλείει την υπαναχώρηση, κατά την έννοια του άρθρου 932, παράγραφος 4, του ABGB, πρέπει να γίνεται αντικειμενική στάθμιση των συμφερόντων των συμβαλλομένων με βάση τη συναφθείσα σύμβαση και τις περιστάσεις της προκειμένης περίπτωσης. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το άρθρο 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ δεν είναι τόσο σαφές ώστε να υφίσταται περίπτωση acte clair (σαφούς πράξεως).

78. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της οδηγίας [1999/44] την έννοια ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού [715/2007] έχει τη συνήθη ποιότητα ενός αγαθού του ίδιου τύπου την οποία μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής, εάν το όχημα είναι μεν εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, και του άρθρου 5, παράγραφος 2, του [εν λόγω κανονισμού], πλην όμως ο τύπος του οχήματος διαθέτει έγκυρη έγκριση ΕΚ τύπου, με αποτέλεσμα να επιτρέπεται η χρήση του οχήματος στο οδικό δίκτυο;

2) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007 την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού αυτού, το οποίο είναι σχεδιασμένο κατά τρόπον ώστε η ανακυκλοφορία των καυσαερίων, εκτός της δοκιμαστικής λειτουργίας σε εργαστηριακές συνθήκες, να ενεργοποιείται πλήρως, σε πραγματικές συνθήκες οδηγήσεως, μόνον όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου, μπορεί να είναι νόμιμο δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού, ή αποκλείεται ήδη εκ προοιμίου η εφαρμογή της ως άνω εισάγουσας παρέκκλιση διατάξεως λόγω του ότι η πλήρης λειτουργία της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων περιορίζεται σε συνθήκες οι οποίες, σε τμήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επικρατούν μόνον κατά το ήμισυ περίπου του έτους;

3) Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/44 την έννοια ότι η έλλειψη συμμορφώσεως που συνίσταται στον εξοπλισμό ενός οχήματος με σύστημα αναστολής το οποίο απαγορεύεται από το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού, πρέπει να θεωρηθεί ως "ασήμαντη" κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως, εάν ο αγοραστής θα είχε αγοράσει το όχημα ακόμη και αν γνώριζε την ύπαρξη και τη λειτουργία του εν λόγω συστήματος;»

79. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο DS, η Porsche Inter Auto, η Γερμανική Κυβέρνηση καθώς και η Επιτροπή. Οι ίδιοι μετέχοντες στη διαδικασία απάντησαν επίσης γραπτώς στις ερωτήσεις που έθεσε το Δικαστήριο [15].

IV. Ανάλυση

80. Τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλαν τα αιτούντα δικαστήρια αφορούν, αφενός, την ερμηνεία του κανονισμού 715/2007, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων [16], και, αφετέρου, την ερμηνεία της οδηγίας 1999/44, η οποία σκοπεί στην εξασφάλιση στοιχειώδους ορίου ομοιόμορφης προστασίας των καταναλωτών στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς.

[15] Στην τρεις υπό κρίση υποθέσεις, το Δικαστήριο αποφάσισε να μην διεξαχθεί επ' ακροατηρίου συζήτηση λόγω των σχετικών με την πανδημία COVID-19 υγειονομικών κινδύνων.

[16] Για μια γενική έκθεση του κανονιστικού πλαισίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, βλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα) (C-693/18, EU:C:2020:323, σημεία 45 έως 54).

A. Επί του πρώτου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-128/20, του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-134/20 και του πρώτου σκέλους του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-145/20

81. Με το πρώτο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-128/20, το πρώτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-134/20 και το πρώτο σκέλος του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-145/20, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, τα αιτούντα δικαστήρια ζητούν, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι συνιστά «σύστημα αναστολής» σύστημα το οποίο, υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος, εξασφαλίζει πλήρως την ανακυκλοφορία των καυσαερίων μόνον όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο είναι χαμηλότερο από 1 000 μέτρα, εάν δε η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το εύρος θερμοκρασιών καθώς και εάν το υψόμετρο υπερβαίνει το όριο των 1 000 μέτρων έως και κατά 250 μέτρα, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων μειώνεται γραμμικά στο μηδέν, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι εκπομπές NO_x πέραν των οριακών τιμών που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό.

82. Συναφώς, επισημαίνεται ότι, 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 οιουδήποτε 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.

83. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε για πρώτη φορά επί της ερμηνείας της ως άνω διάταξης με την απόφαση Χ. Η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση αφορούσε μηχανοκίνητα οχήματα εξοπλισμένα με βαλβίδα EGR και λογισμικό το οποίο είχε τη δυνατότητα να ανιχνεύει τον κύκλο έγκρισης τύπου σχετικά με τις εκπομπές ρύπων, στο πλαίσιο του NEDC και με σκοπό την έγκριση τύπου των οχημάτων αυτών[17]. Με την εν λόγω απόφαση, το Δικαστήριο έκρινε ότι συνιστά «στοιχείο σχεδιασμού», κατά την έννοια της ως άνω διάταξης, λογισμικό που είναι ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα ή επεμβαίνει σε αυτήν, εφόσον επεμβαίνει στη λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και περιορίζει την αποτελεσματικότητά του[18]. Με την ίδια απόφαση, το Δικαστήριο έκρινε ότι ως «σύστημα ελέγχου των εκπομπών», κατά την έννοια της ίδιας διάταξης, 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 EGR[19]. Από την απόφαση Χ προκύπτει ότι συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, μηχανισμός ο οποίος ανιχνεύει κάθε παράμετρο σχετική με τη διεξαγωγή των διαδικασιών έγκρισης τύπου που προβλέπονται από τον εν λόγω κανονισμό, προκειμένου να βελτιωθεί η επίδοση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά τη διάρκεια των διαδικασιών αυτών και να χορηγηθεί, ως εκ τούτου, η έγκριση τύπου του οχήματος, ακόμη και αν η βελτίωση αυτή θα μπορούσε να εμφανίζεται, σε μερικές περιπτώσεις, και κατά τη χρήση του οχήματος υπό

17 Βλ. απόφαση Χ (σκέψεις 27 και 31).

18 Απόφαση Χ (σκέψη 68).

19 Απόφαση Χ (σκέψη 90).

πραγματικές συνθήκες [20]. Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι το εν λόγω σύστημα δεν μπορούσε να εμπίπτει στην προβλεπόμενη από το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης τέτοιων συστημάτων, εξαίρεση η οποία αφορά την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος [21].

84. Οι υπό κρίση υποθέσεις αποτελούν συνέχεια της υπόθεσης επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση Χ, υπό την έννοια ότι, στο πλαίσιο της έγκρισης ΕΚ τύπου, αφορούν οχήματα γενιάς Euro 5 εξοπλισμένα με βαλβίδα EGR και με το επίμαχο λογισμικό, το οποίο επεμβαίνει στη λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών ρύπων και μειώνει την αποτελεσματικότητά του. Συγκεκριμένα, το εν λόγω λογισμικό καθόρισε το θερμοκρασιακό παράθυρο, βάσει του οποίου, κατά τα αιτούντα δικαστήρια, η ανακυκλοφορία καυσαερίων λειτουργεί πλήρως μόνον εάν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο είναι χαμηλότερο από 1 000 μέτρα. Εκτός του ως άνω παραθύρου, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων μειώνεται γραμμικά στο μηδέν, με αποτέλεσμα, εν προκειμένω, την υπέρβαση των οριακών τιμών που καθορίζονται για τις εκπομπές NO_x στον πίνακα 1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού 715/2007.

85. Με τις γραπτές παρατηρήσεις τους στις υποθέσεις C-128/20 και C-134/20, η Auto Krainer και η Volkswagen υποστηρίζουν, αντιστοίχως, ότι, βάσει της λειτουργίας του επίμαχου λογισμικού, προβλέπεται μείωση του συντελεστή ανακυκλοφορίας καυσαερίων όταν η θερμοκρασία του αέρα εισαγωγής είναι χαμηλότερη των 15 βαθμών Κελσίου, θερμοκρασία η οποία συνιστά τεχνική παράμετρο που, κατά μέσο όρο, υπερβαίνει κατά 5 βαθμούς Κελσίου τη θερμοκρασία περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, η ανακυκλοφορία των καυσαερίων διασφαλίζεται πλήρως εφόσον η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι ανώτερη ή ίση με 10 βαθμούς Κελσίου, ήτοι εμπίπτει στο εύρος της μέσης ετήσιας θερμοκρασίας στη Γερμανία, η οποία είναι 10,4 βαθμοί Κελσίου.

86. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, η οποία στηρίζεται σε σαφή διάκριση των λειτουργιών των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, η διαπίστωση και η εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα του εθνικού δικαστή, όπως και η ερμηνεία και εφαρμογή του εθνικού δικαίου [22]. Ως εκ τούτου, εν προκειμένω, το Δικαστήριο δεσμεύεται από τη διαπίστωση και την εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών στις οποίες προέβησαν τα αιτούντα δικαστήρια, κατά τρόπο άλλωστε συγκλίνοντα, και, επομένως, η Auto Krainer και η Volkswagen δεν μπορούν να αμφισβητήσουν τα εν λόγω πραγματικά περιστατικά στο πλαίσιο των υπό κρίση αιτήσεων προδικαστικής αποφάσεως. Ως εκ τούτου, θα αναφέρομαι στο θερμοκρασιακό παράθυρο όπως αυτό προσδιορίστηκε από τα αιτούντα δικαστήρια [23].

87. Λαμβανομένων υπόψη των σκέψεων του Δικαστηρίου στην απόφαση Χ, το επίμαχο λογισμικό πρέπει να θεωρηθεί ως «στοιχείο σχεδιασμού», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, η δε χρησιμοποιούμενη τεχνολογία, εν προκειμένω η βαλβίδα EGR, εμπίπτει στην έννοια του «συστήματος ελέγχου των εκπομπών», κατά την ίδια διάταξη [24]. Εξάλλου, το εν λόγω λογισμικό ανιχνεύει τη θερμοκρασία του αέρα καθώς και μια άλλη παράμετρο, ήτοι το υψόμετρο, «με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιουδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών», κατά την έννοια της ως άνω διάταξης.

[20] Απόφαση Χ (σκέψη 102).

[21] Βλ. απόφαση Χ (σκέψη 115).

[22] Απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[23] Βλ. σημείο 47 των παρουσών προτάσεων.

[24] Βλ. σημείο 83 των παρουσών προτάσεων.

88. Επομένως, προκειμένου να εξακριβωθεί αν, υπό το πρίσμα του ορισμού του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, το επίμαχο λογισμικό συνιστά «σύστημα αναστολής», πρέπει να εξεταστεί αν η μείωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου των εκπομπών πραγματοποιείται «υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος».

89. Με τα προδικαστικά ερωτήματά τους, τα αιτούντα δικαστήρια παραπέμπουν όχι στο άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, αλλά στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, κατά το οποίο 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 εν λόγω κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του. Συναφώς, θεωρώ ότι είναι σαφές ότι οι δύο ως άνω διατάξεις αλληλοσυμπληρώνονται και εκφράζουν την ίδια ιδέα, ήτοι ότι, προκειμένου να εξακριβωθεί αν πληρούνται οι κοινές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων, η λειτουργία του επίμαχου λογισμικού πρέπει να εξεταστεί «υπό κανονικές συνθήκες χρήσης» των σχετικών οχημάτων [25].

90. Οι διατάξεις του κανονισμού 715/2007 δεν περιέχουν ορισμό της έννοιας των «κανονικών συνθηκών χρήσης». Στην περίπτωση αυτή, από τις επιταγές τόσο της ομοιόμορφης εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης όσο και της αρχής της ισότητας συνάγεται ότι οι όροι διάταξης του δικαίου της Ένωσης που δεν περιέχει ρητή παραπομπή στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό της έννοιας και του πεδίου εφαρμογής της πρέπει κατά κανόνα να τυγχάνουν αυτοτελούς και ομοιόμορφης ερμηνείας σε ολόκληρη την Ένωση, με βάση όχι μόνον το γράμμα της διάταξης, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται και τον σκοπό που επιδιώκει η οικεία κανονιστική ρύθμιση [26].

91. Συναφώς, με τις γραπτές παρατηρήσεις τους στις υποθέσεις C-128/20 και C-134/20, η Auto Krainer και η Volkswagen υποστηρίζουν αντιστοίχως ότι η τήρηση των οριακών τιμών για τους ρύπους πρέπει να εξεταστεί αποκλειστικά στο πλαίσιο του NEDC [27], ο οποίος ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών των υποθέσεων των κύριων δικών [28].

92. Δεν συμφωνώ με την άποψη αυτή. Κατά τη γνώμη μου, από το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, το πλαίσιο της διάταξης αυτής και τον σκοπό που επιδιώκεται με τον εν λόγω κανονισμό προκύπτει σαφώς ότι οι «κανονικές συνθήκες χρήσης» παραπέμπουν όχι στις προβλεπόμενες από τον NEDC συνθήκες, αλλά στις συνθήκες πραγματικής οδήγησης [29].

[25] Ομοίως, κατά το άρθρο 4, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 715/2007, «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*». (Η υπογράμμιση δική μου.)

[26] Βλ. απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, X (Ευρωπαϊκό ένταλμα σύλληψης – Ne bis in idem) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, σκέψη 69 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[27] Ο NEDC διενεργείται σε εργαστήριο και συνίσταται σε τέσσερις διαδοχικούς κύκλους εντός πόλης και εν συνεχεία έναν κύκλο εκτός πόλης. Επισημαίνεται ότι, κατά το σημείο 6.1.1 του παραρτήματος 4, με τίτλο «Δοκιμή τύπου Ι», του κανονισμού αριθ. 83 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) – Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την εκπομπή ρύπων σύμφωνα με τις απαιτήσεις για το καύσιμο του κινητήρα (ΕΕ 2006, L 375, σ. 239), «[κ]ατά τη διάρκεια της δοκιμής, η θερμοκρασία του θαλάμου δοκιμής πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ [20° και 30 °C]».

[28] Όπως επισημαίνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 3 του κανονισμού 2017/1151, ο NEDC αντικαταστάθηκε από τον κύκλο δοκιμών της WLTP (παγκόσμιας εναρμονισμένης διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων).

[29] Υπ' αυτή την έννοια, με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Γερμανική Κυβέρνηση υπογραμμίζει ότι, κατά την επί του παρόντος ομόφωνη άποψη των επιφορτισμένων με την έγκριση τύπου αρχών στην Ευρώπη, ως «κανονικές συνθήκες λειτουργίας και χρήσης» πρέπει να νοούνται οι πραγματικές συνθήκες οι οποίες επικρατούν συνήθως στην Ευρώπη.

93. Συγκεκριμένα, πρώτον, το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού, δεν παραπέμπει μόνον στις εκπομπές ρύπων που μετρώνται κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου. Υπ' αυτή την έννοια, στην απόφαση Χ επισημάνθηκε ότι «οι πραγματικές συνθήκες χρήσης των οχημάτων μπορούν κατ' εξαίρεση […] να ανταποκρίνονται στις συνθήκες οδήγησης που ισχύουν κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου» και ότι «ο σκοπός της μείωσης των εκπομπών NO_x δεν επιτυγχάνεται συνήθως υπό κανονικές συνθήκες χρήσης των οχημάτων» [30]. Ως εκ τούτου, η εν λόγω απόφαση διέκρινε ρητώς μεταξύ των συνθηκών που εφαρμόζονται κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου και των «κανονικών συνθηκών χρήσης» και έλαβε υπόψη τις δεύτερες ως σημείο αναφοράς για την εκτίμηση των εκπομπών ρύπων.

94. Δεύτερον, είναι αληθές ότι, κατά την αιτιολογική σκέψη 17 του κανονισμού 715/2007, «[ε]ίναι αναγκαία η τυποποιημένη μέθοδος μέτρησης της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των οχημάτων ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν ανακύπτουν τεχνικοί φραγμοί στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών». Εντούτοις, οι συνθήκες που εφαρμόζονται κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου δεν αποτελούν, όσον αφορά τον NEDC, το ισοδύναμο των συνθηκών πραγματικής οδήγησης [31]. Υπ' αυτή την έννοια, κατά την αιτιολογική σκέψη 2 του κανονισμού 2016/427, «οι εκπομπές που παράγονται κατά την πραγματική οδήγηση στον δρόμο από οχήματα της κατηγορίας Euro 5/6 υπερβαίνουν σημαντικά τις εκπομπές που μετρούνται με τον κανονιστικό [NEDC], ιδίως όσον αφορά τις εκπομπές NO_x από οχήματα ντίζελ». Η κατάσταση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την τροποποίηση του κανονισμού 692/2008, μέσω του κανονισμού 2016/427, προκειμένου να εισαχθεί η έννοια των «εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE)» [32], οι οποίες ορίζονται ως οι «εκπομπές ενός οχήματος κατά τις συνήθεις συνθήκες χρήσης» [33].

95. Τρίτον, η ερμηνεία κατά την οποία πρέπει γίνεται παραπομπή στις πραγματικές συνθήκες οδήγησης και όχι στις προβλεπόμενες από τον NEDC συνθήκες επιρρωννύεται από τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός 715/2007, ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας [34]. Πρέπει, επομένως, να διασφαλίζεται πραγματικός περιορισμός των εκπομπών NO_x.

96. Εν προκειμένω, όπως προεκτέθηκε στο σημείο 84 των παρουσών προτάσεων, το επίμαχο λογισμικό έχει σχεδιαστεί ώστε η ανακυκλοφορία καυσαερίων να λειτουργεί πλήρως μόνον εάν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο είναι χαμηλότερο από 1 000 μέτρα. Δεδομένου ότι οι εκπομπές NO_x πρέπει να μετρώνται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, μπορεί να θεωρηθεί ότι το εν λόγω θερμοκρασιακό παράθυρο είναι αντιπροσωπευτικό τέτοιων συνθηκών οδήγησης στην Ευρώπη;

97. Φρονώ πως όχι. Είναι αληθές ότι οι κλιματικές διαφορές μεταξύ του βορρά και του νότου της Ευρώπης είναι μεγάλες. Εντούτοις, η ελάχιστη θερμοκρασία των 15 βαθμών Κελσίου δεν ανταποκρίνεται στις μέσες κλιματικές συνθήκες που μπορεί να επικρατούν στην Ευρώπη. Ομοίως, το γεωγραφικό ανάγλυφο της Ένωσης είναι κάθε άλλο παρά ομοιόμορφο.

30 Βλ. απόφαση Χ (σκέψη 101).

31 Σχετικά με τις αποκλίσεις μεταξύ των εκπομπών που μετρήθηκαν κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου και των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες, βλ. ενημερωτικό έγγραφο του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Η αντίδραση της ΕΕ στο σκάνδαλο "ντίζελγκεϊτ"», Φεβρουάριος 2019, σ. 15.

32 Βλ. αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού 2016/427. Η διαδικασία δοκιμής RDE αποτελεί αντικείμενο των συνεκδικαζόμενων υποθέσεων Γερμανία και Ουγγαρία κατά Επιτροπής και Επιτροπή κατά Ville de Paris κ.λπ. (C-177/19 P έως C-179/19 P). Ο γενικός εισαγγελέας M. Bobek ανέπτυξε τις προτάσεις του στις εν λόγω υποθέσεις στις 10 Ιουνίου 2021 (EU:C:2021:476).

33 Βλ. άρθρο 1, σημείο 1, του κανονισμού 2016/427.

34 Βλ. απόφαση Χ (σκέψη 86).

98. Υπ' αυτή την έννοια, το αιτούν δικαστήριο στην υπόθεση C-128/20 υπογραμμίζει ότι, στην Αυστρία και τη Γερμανία (κράτη μέλη τα οποία βρίσκονται γεωγραφικά στο κέντρο της Ένωσης), η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι κατά κανόνα χαμηλότερη των 15 βαθμών Κελσίου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και ότι, λαμβανομένου υπόψη του γεωγραφικού αναγλύφου των κρατών αυτών, η οδήγηση των μηχανοκίνητων οχημάτων γίνεται πολύ συχνά σε υψόμετρο άνω των 1 000 μέτρων [35]. Από τα ανωτέρω το εν λόγω δικαστήριο συνάγει, με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, ότι η επεξεργασία καυσαερίων που προκύπτει από το θερμοκρασιακό παράθυρο δεν είναι πλήρως λειτουργική στην Ευρώπη, ιδίως στην Αυστρία, κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους. Στην ίδια διαπίστωση προβαίνει το αιτούν δικαστήριο στην υπόθεση C-134/20.

99. Στην υπόθεση C-145/20, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι στη Βιέννη (Αυστρία), το 2018, η μέση θερμοκρασία ήταν χαμηλότερη των 15 βαθμών Κελσίου επί έξι εκ των δώδεκα μηνών. Εξάλλου, τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της πόλης της Βιέννης, στα οποία παραπέμπει το δικαστήριο αυτό, υποδεικνύουν ότι η μέση θερμοκρασία στην εν λόγω πόλη ήταν 11,6 βαθμοί Κελσίου το 2017 και 12,4 βαθμοί Κελσίου κατά τα έτη 2018-2019 [36].

100. Επισημαίνεται επίσης ότι, βάσει επίσημων στοιχείων, η μέση ετήσια θερμοκρασία στη Γερμανία ήταν 9,6 βαθμοί Κελσίου το 2017, 10,4 βαθμοί Κελσίου το 2018 και 10,2 βαθμοί Κελσίου το 2019 [37]. Όσον αφορά άλλα κράτη ευρισκόμενα στο κεντρικό τμήμα της Ένωσης, η μέση ετήσια θερμοκρασία στη Γαλλία ήταν 13,4 βαθμοί Κελσίου το 2017, 13,9 βαθμοί Κελσίου το 2018 και 13,7 βαθμοί Κελσίου το 2019 [38]. Στην Πολωνία, η μέση ετήσια θερμοκρασία ήταν 9 βαθμοί Κελσίου το 2017, 9,8 βαθμοί Κελσίου το 2018 και 10,2 βαθμοί Κελσίου το 2019 [39]. Οι διάφορες αυτές θερμοκρασίες είναι σαφώς χαμηλότερες των 15 βαθμών Κελσίου που λήφθηκαν υπόψη ως χαμηλή τιμή στο θερμοκρασιακό παράθυρο.

101. Επισημαίνεται, επιπλέον, ότι στον κανονισμό 2017/1151, ο οποίος ορίζει μέτρα εφαρμογής του κανονισμού 715/2007, προβλέπεται, στο σημείο 4.1 του παραρτήματος IIIA, το οποίο επιγράφεται «Εξακρίβωση εκπομπών σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης», ότι «[η] απόδοση RDE καταδεικνύεται υποβάλλοντας σε δοκιμή οχήματα στο δρόμο σε συνθήκες λειτουργίας που αντιστοιχούν στα συνήθη πρότυπα, συνθήκες και ωφέλιμα φορτία οδήγησης» και ότι «[η] δοκιμή RDE είναι αντιπροσωπευτική για οχήματα που λειτουργούν στις πραγματικές διαδρομές οδήγησής τους με το σύνηθες φορτίο τους». Στο σημείο 5.2 του ίδιου παραρτήματος ορίζονται οι συνθήκες περιβάλλοντος για την εξακρίβωση των εκπομπών σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης στο πλαίσιο της εν λόγω δοκιμής.

102. Παρότι είναι μεταγενέστερος και δεν εφαρμόζεται ratione temporis στις διαφορές των κύριων δικών, ο κανονισμός 2017/1151 συνιστά σημείο αναφοράς για τις υπό κρίση υποθέσεις υπό την έννοια ότι σκοπεί σε μια ρεαλιστικότερη εκτίμηση των πραγματικών συνθηκών

35 Επισημαίνεται συναφώς ότι το μέσο υψόμετρο στην Αυστρία είναι περίπου 900 μέτρα.

36 https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html

37 Η Deutscher Wetterdienst είναι η μετεωρολογική υπηρεσία της Γερμανίας. Βλ., αντιστοίχως, https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad· https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland· https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

38 Η Météo-France είναι η επίσημη υπηρεσία για τη μετεωρολογία και την κλιματολογία στη Γαλλία. Βλ., αντιστοίχως, http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017· http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018· http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019.

39 Το IMGW είναι το ίδρυμα μετεωρολογίας και διαχείρισης των υδάτων στην Πολωνία. Βλ. https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf (σ. 12).

οδήγησης. Το εύρος των θερμοκρασιών αναφοράς είναι, όμως, πολύ μεγαλύτερο από εκείνο που καθορίζεται από το θερμοκρασιακό παράθυρο. Ειδικότερα, η ελάχιστη θερμοκρασία η οποία λαμβάνεται υπόψη για τις «μέτριες συνθήκες θερμοκρασίας», στο σημείο 5.2.4 του παραρτήματος ΙΙΙΑ του εν λόγω κανονισμού, είναι 0 βαθμοί Κελσίου, δηλαδή απέχει σημαντικά από τους 15 βαθμούς Κελσίου του θερμοκρασιακού παραθύρου. Εξάλλου, οι «διευρυμένες συνθήκες υψομέτρου», που μνημονεύονται στο σημείο 5.2.3 του ίδιου παραρτήματος, αντιστοιχούν σε υψόμετρο μεγαλύτερο από 700 μέτρα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας και μικρότερο ή ίσο με 1300 μέτρα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας [40].

103. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, φρονώ ότι οι τιμές θερμοκρασίας και υψομέτρου που λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο του θερμοκρασιακού παραθύρου δεν αντιπροσωπεύουν «κανονικές συνθήκες χρήσης», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007, για τα μηχανοκίνητα οχήματα στην Ένωση. Με άλλα λόγια, το επίμαχο λογισμικό μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό «συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος», με αποτέλεσμα να συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του εν λόγω κανονισμού [41].

104. Υπό τις συνθήκες αυτές, προτείνω να δοθεί στο πρώτο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-128/20, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-134/20 και στο πρώτο σκέλος του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-145/20 η απάντηση ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι συνιστά «σύστημα αναστολής» ένα σύστημα το οποίο, υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος, εξασφαλίζει πλήρως την ανακυκλοφορία των καυσαερίων μόνον όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο είναι χαμηλότερο από 1 000 μέτρα, ενώ εάν η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το εύρος θερμοκρασιών καθώς και εάν το υψόμετρο υπερβαίνει το όριο των 1 000 μέτρων έως και κατά 250 μέτρα, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων μειώνεται γραμμικά στο μηδέν, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι εκπομπές NO_x πέραν των οριακών τιμών που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό.

Β. Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-128/20, του δεύτερου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-134/20 και του δεύτερου σκέλους του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-145/20

105. Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-128/20, το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-134/20 και το δεύτερο σκέλος του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-145/20, που πρέπει να εξεταστούν από κοινού, τα αιτούντα δικαστήρια ζητούν, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι σύστημα αναστολής το οποίο εξασφαλίζει

[40] Κατά το σημείο 9.5 του παραρτήματος ΙΙΙΑ του κανονισμού 2017/1151, «[ε]άν, κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε χρονικού διαστήματος, υπάρξει διεύρυνση των συνθηκών περιβάλλοντος σύμφωνα με το σημείο 5.2, οι εκπομπές ρύπων κατά το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, οι οποίες υπολογίζονται σύμφωνα με το προσάρτημα 4 του παρόντος παραρτήματος, διαιρούνται με την τιμή 1,6 πριν αξιολογηθούν για σκοπούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος».

[41] Με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Γερμανική Κυβέρνηση υπογραμμίζει ότι σύστημα αναστολής σχεδιασμένο κατά τρόπο ώστε ο συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων να λειτουργεί πλήρως μόνον εντός θερμοκρασιακού παραθύρου κυμαινόμενου από 15 έως 33 βαθμούς Κελσίου είναι, στο παρόν στάδιο της τεχνικής εξέλιξης, παράνομο, δεδομένου ότι το εν λόγω παράθυρο είναι σαφώς υψηλότερο της μέσης ετήσιας θερμοκρασίας στη Γερμανία και ότι είναι δυνατή, από τεχνικής απόψεως, η τροποποίηση του εν λόγω παραθύρου ώστε να καλύπτει μεγαλύτερο εύρος θερμοκρασιών, ιδίως προς τα κάτω. Η Γερμανική Κυβέρνηση διευκρινίζει επίσης ότι, για τα παρελθόντα έτη, απαιτείται απόφαση της επιφορτισμένης με την έγκριση τύπου αρχής, η οποία εκδίδεται, κατά περίπτωση, για συγκεκριμένο τύπο οχήματος και στο πλαίσιο της οποίας πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες του εκάστοτε τύπου κινητήρα.

πλήρως την ανακυκλοφορία καυσαερίων μόνον όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο είναι χαμηλότερο από 1 000 μέτρα εμπίπτει στην εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης τέτοιων συστημάτων που προβλέπεται στην ως άνω διάταξη, σχετικά με την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, εάν το εν λόγω σύστημα εξυπηρετεί κυρίως την προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα EGR, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ.

106. 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 [42], μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η προβλεπόμενη στο στοιχείο α′ της εν λόγω διάταξης, 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» [43].

107. Λαμβανομένου υπόψη του γράμματος της ως άνω διάταξης, και σε απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο στην υπόθεση C-134/20, εκτιμώ ότι το ζήτημα αν το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης σύστημα αναστολής είναι απαραίτητο για την προστασία του κινητήρα από ζημία και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος έχει σημασία για την εκτίμηση του επιτρεπτού του εν λόγω συστήματος. Συγκεκριμένα, κατ' εμέ, ακόμη και σύστημα το οποίο μειώνει την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών ρύπων θα μπορούσε να επιτρέπεται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007, εάν πληρούνται οι προβλεπόμενες στην εν λόγω διάταξη προϋποθέσεις.

108. Με την απόφαση Χ, το Δικαστήριο ερμήνευσε, επίσης για πρώτη φορά, την εν λόγω διάταξη. Συναφώς, το Δικαστήριο επισήμανε ότι οι έννοιες της «ζημίας» και του «ατυχήματος» δεν ορίζονται στο άρθρο 5 του κανονισμού 715/2007, ούτε στα λοιπά άρθρα του εν λόγω κανονισμού και ότι, ελλείψει ορισμού, για τον προσδιορισμό της σημασίας και του περιεχομένου των όρων αυτών, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, γνώμονα πρέπει να αποτελεί το συνηθισμένο νόημά τους στην καθημερινή γλώσσα, λαμβανομένων ταυτόχρονα υπόψη τόσο του πλαισίου εντός του οποίου χρησιμοποιούνται όσο και των σκοπών της ρύθμισης στην οποία εντάσσονται [44]. Το Δικαστήριο έκρινε ότι, με το συνηθισμένο νόημά του στην καθημερινή γλώσσα, ο όρος «ατύχημα» αναφέρεται σε αιφνίδιο και απροσδόκητο συμβάν το οποίο συνεπάγεται ζημίες ή κινδύνους, όπως τραυματισμούς ή τον θάνατο [45], ο δε όρος «ζημία» σημαίνει την οφειλόμενη γενικά σε βίαιη ή αιφνίδια αιτία ζημία [46]. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, ένα σύστημα αναστολής το οποίο μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών δικαιολογείται εφόσον καθιστά δυνατή την προστασία του κινητήρα από αιφνίδιες και έκτακτες ζημίες [47]. Η συσσώρευση ρύπων στον κινητήρα και η γήρανσή του δεν μπορούν, όμως, να θεωρηθούν ως «ατύχημα» ή «ζημία», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, καθώς είναι κατ' αρχήν προβλέψιμες και εγγενείς στη

[42] Οι δύο άλλες εξαιρέσεις, οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχεία β′ και γ′, αντιστοίχως, του κανονισμού 715/2007, δεν έχουν εφαρμογή στις υποθέσεις των κύριων δικών.

[43] Από τη χρήση του συμπλεκτικού συνδέσμου «και» συμπεραίνω ότι οι προβλεπόμενες στη διάταξη αυτή προϋποθέσεις εφαρμόζονται σωρευτικώς. Επομένως, το κριτήριο της «ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος» δεν είναι ανεξάρτητο της ύπαρξης «ζημίας» ή «ατυχήματος» και πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να υφίσταται είτε ζημία είτε ατύχημα.

[44] Απόφαση Χ (σκέψεις 106 και 107).

[45] Απόφαση Χ (σκέψη 108). Με την απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 35), το Δικαστήριο έκρινε, στο ίδιο πνεύμα, ότι η συνήθης έννοια που αποδίδεται στον όρο «δυστύχημα» είναι «απρόβλεπτο ακούσιο δυσάρεστο συμβάν που προξενεί ζημία». Βλ., επίσης, απόφαση της 12ης Μαΐου 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, σκέψη 33).

[46] Απόφαση Χ (σκέψη 108).

[47] Απόφαση Χ (σκέψη 109).

φυσιολογική λειτουργία του οχήματος [48]. Μόνον οι άμεσοι κίνδυνοι ζημιών που δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος δύνανται να δικαιολογήσουν τη χρήση συστήματος αναστολής [49]. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής το οποίο βελτιώνει συστηματικώς την επίδοση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών των οχημάτων κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου, με σκοπό τη συμμόρφωση προς τα όρια εκπομπών που θέτει ο κανονισμός αυτός και τη συνακόλουθη εξασφάλιση της έγκρισης τύπου των οχημάτων αυτών, δεν μπορεί να εμπίπτει στην προβλεπόμενη από την ως άνω διάταξη εξαίρεση από την απαγόρευση τέτοιων συστημάτων, ακόμη και αν το εν λόγω σύστημα συμβάλλει στην πρόληψη της γήρανσης του κινητήρα ή της συσσώρευσης ρύπων σε αυτόν [50].

109. Με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, η Auto Krainer, η Volkswagen, η Porsche Inter Auto και η Γερμανική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι δεν συμμερίζονται την ως άνω ερμηνεία του Δικαστηρίου, προβάλλοντας δύο είδη επιχειρημάτων [51].

110. Αφενός, από νομικής απόψεως, οι εν λόγω μετέχοντες στη διαδικασία υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι πρέπει να γίνει σαφέστερη διάκριση των εννοιών του «ατυχήματος» και της «ζημίας», κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007. Καίτοι ο όρος «ατύχημα» πρέπει όντως να γίνεται αντιληπτός ως «αιφνίδιο και απροσδόκητο συμβάν», η «ζημία», αντιθέτως, δεν επέρχεται κατ' ανάγκην κατά τρόπο αιφνίδιο και απροσδόκητο, καθόσον μπορεί να επέλθει από τη σώρευση συνεπειών που, μακροπρόθεσμα, κατά την κανονική διάρκεια ζωής του οχήματος και υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, ενδέχεται να προκαλέσουν ζημία στον κινητήρα, χωρίς να μπορούν να εξαλειφθούν με τις εργασίες συντήρησης που πραγματοποιούνται περιοδικά και σύμφωνα με τους κανόνες της τεχνικής.

111. Αφετέρου, από τεχνικής απόψεως, ένα ελάττωμα ασφαλείας μπορεί να οφείλεται στη βαλβίδα EGR, σκοπός της οποίας είναι ο έλεγχος και η μείωση των εκπομπών NO_x που προκαλούνται από την ατελή καύση καυσίμων [52]. Σε περίπτωση πολύ υψηλών ή πολύ χαμηλών εξωτερικών θερμοκρασιών, ήτοι όταν τα κατασκευαστικά στοιχεία καλούνται να λειτουργήσουν εκτός του πλαισίου των συνθηκών λειτουργίας τους, είναι δυνατόν να σχηματιστούν υπερβολικές αποθέσεις ή συμπύκνωση, που χαρακτηρίζονται «γήρανση» και «συσσώρευση ρύπων», κατά την ανακυκλοφορία καυσαερίων, πράγμα το οποίο ενδέχεται να οδηγήσει σε ελαττώματα στη θέση της βαλβίδας EGR, όπως είναι το κλείσιμο ή η συνεχής παραμονή της σε ορισμένη θέση ανοίγματος [53]. Η κατάσταση αυτή μπορεί να προκαλέσει ζημία στον κινητήρα ή σε ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία του, χωρίς να είναι δυνατόν να προβλεφθεί πότε και με ποιον τρόπο θα εκδηλωθεί η αστοχία της βαλβίδας EGR ούτε ποια θα είναι η έκτασή της, δεδομένου ότι αυτό θα

48 Απόφαση X (σκέψη 110).

49 Απόφαση X (σκέψη 114).

50 Απόφαση X (σκέψη 115).

51 Η απόφαση X εκδόθηκε μετά το πέρας της έγγραφης διαδικασίας στις παρούσες υποθέσεις. Εντούτοις, οι μετέχοντες στη διαδικασία είχαν τη δυνατότητα να σχολιάσουν τις προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση X. Στο πλαίσιο των ερωτήσεων προς γραπτή απάντηση που έθεσε το Δικαστήριο, οι μετέχοντες στη διαδικασία ερωτήθηκαν, μεταξύ άλλων, σχετικά με τις συνέπειες που πρέπει να αντληθούν, στις παρούσες υποθέσεις, από την απόφαση X.

52 Όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο στην υπόθεση C-134/20, η βαλβίδα EGR επαναδιοχετεύει καυσαέρια από τη βαλβίδα εξαγωγής προς τη βαλβίδα εισαγωγής, για να αντικαταστήσει εκεί ένα μέρος του ατμοσφαιρικού αέρα, με αποτέλεσμα τη μείωση της θερμοκρασίας και την επιβράδυνση της διαδικασίας καύσης και, επομένως, τον περιορισμό των εκπομπών NO_x. Εξάλλου, η λειτουργία του ψύκτη ανακυκλοφορίας καυσαερίων συνίσταται ακριβώς στην ψύξη των καυσαερίων (βλ. επίσης, σχετικά με τη λειτουργία της βαλβίδας EGR, σκέψη 33 της απόφασης X).

53 Η Γερμανική Κυβέρνηση επισημαίνει ότι, όσον αφορά τους πλέον σύγχρονους πετρελαιοκινητήρες γενιάς Euro 6, ο ρόλος των θερμοκρασιακών παραθύρων είναι επουσιώδης λόγω της χρήσης ψυγείων αέρα εισαγωγής, καίτοι το σύστημα RGE παραμένει αναγκαίο σε περίπτωση ακραίων εξωτερικών θερμοκρασιών, για παράδειγμα όταν η θερμοκρασία είναι – 10 βαθμοί Κελσίου.

εξαρτάται από τον τρόπο οδήγησης και τις συνθήκες περιβάλλοντος, οι δε τακτικές και κατάλληλες εργασίες συντήρησης δεν μπορούν πάντοτε να εμποδίσουν τη σταδιακή ζημία. Τούτο θα επηρέαζε σοβαρά και σε σημαντικό βαθμό την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, για παράδειγμα σε περίπτωση αιφνίδιας και απότομης απώλειας ισχύος κατά την προσπέραση άλλου οχήματος. Θα μπορούσε επίσης να προκληθεί καύση του φίλτρου σωματιδίων λόγω της επιστροφής υπερβολικής ποσότητας καυσαερίων στον θάλαμο καύσης, δυνάμενη να προκαλέσει πυρκαγιά στον κινητήρα, ακόμη και στο όχημα.

112. Δεδομένου ότι τα εν λόγω επιχειρήματα αφορούν την ασφάλεια μηχανοκίνητου οχήματος, φρονώ ότι είναι σημαντικό να εξεταστούν προσεκτικά και να εξακριβωθεί ο βαθμός στον οποίο ενδέχεται να δικαιολογούν τη χρήση συστήματος αναστολής υπό τη μορφή του επίμαχου λογισμικού.

113. Συναφώς, πρώτον, επισημαίνεται ότι, για τον ορισμό του όρου «ζημία», κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007, το Δικαστήριο παρέπεμψε στις προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση X [54]. Κατά τη γενική εισαγγελέα, ο γαλλικός όρος «dégât» (ζημία) σημαίνει, κατά τον ορισμό του λεξικού *Le Petit Robert*, την οφειλόμενη γενικά σε βίαιη ή αιφνίδια αιτία ζημία, ο δε όρος «damage», ο οποίος χρησιμοποιείται στην απόδοση του εν λόγω κανονισμού στην αγγλική γλώσσα, δεν θέτει υπό αμφισβήτηση την ερμηνεία αυτή [55].

114. Επισημαίνω, επιπλέον, ότι στο λεξικό της Académie française (Γαλλικής Ακαδημίας) ο όρος «dégât» (ζημία) ορίζεται ως εξής: «Dommage, détérioration, dévastation, qui résulte d'un accident ou d'une volonté de destruction» [56] («βλάβη, επιδείνωση, φθορά, ως αποτέλεσμα ατυχήματος ή εκούσιας καταστροφής»). Επομένως, ο εν λόγω ορισμός καθιερώνει σύνδεσμο μεταξύ «ζημίας» και «ατυχήματος», εξυπακουομένου ότι στις υποθέσεις των κύριων δικών δεν συντρέχει εκούσια καταστροφή. Εξάλλου, το λεξικό *Collins English Dictionary* παρέχει τον ακόλουθο ορισμό: «Damage is physical harm that is caused to an object» [57]. Στη γερμανική γλώσσα ως «ζημία» (Beschädigung) νοείται κάθε αντίκτυπος σε αντικείμενο ο οποίος τροποποιεί την υλική σύνθεσή του ή μεταβάλλει, έστω ελαφρώς, τη χρήση για την οποία προορίζεται, χωρίς να απαιτείται ουσιαστική ζημία [58].

115. Είναι αληθές ότι κανένας από τους ως άνω ορισμούς του όρου «ζημία» δεν κάνει λόγο για αιφνίδιο συμβάν. Εντούτοις, δεδομένου ότι το γεγονός αυτό δεν αναιρεί την ερμηνεία που έδωσε στον ως άνω όρο το Δικαστήριο με την απόφαση X, εκτιμώ ότι δεν συντρέχει λόγος επανεξέτασης της πρόσφατης αυτής ερμηνείας. Ως εκ τούτου, ως «ζημία», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007, θα χαρακτηρίσω την οφειλόμενη γενικά σε βίαιη ή αιφνίδια αιτία ζημία. Υπό το πρίσμα του χαρακτηρισμού αυτού, πρέπει να εξακριβωθεί αν η ανάγκη χρήσης του επίμαχου στην υπόθεση της κύριας δίκης συστήματος ανατολής δικαιολογείται για λόγους *προστασίας του κινητήρα* από ζημία.

[54] Προτάσεις στην υπόθεση CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα) (C-693/18, EU:C:2020:323).

[55] Σημείο 135 των εν λόγω προτάσεων.

[56] https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864.

[57] «Ζημία είναι η υλική βλάβη που προκαλείται σε αντικείμενο» (ελεύθερη απόδοση). Βλ. https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage.

[58] «Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich» (ελεύθερη απόδοση). Βλ. https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/.

116. Το αιτούν δικαστήριο στην υπόθεση C-134/20 εκτιμά ότι η βαλβίδα EGR αποτελεί μέρος του κινητήρα. Εντούτοις, κατά την Επιτροπή, ο κινητήρας και το «σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων» αποτελούν διακριτά μέρη του οχήματος. Ως εκ τούτου, η ελαττωματική λειτουργία της βαλβίδας EGR δεν επηρεάζει την προστασία του κινητήρα.

117. Συναφώς, υπογραμμίζεται ότι το Δικαστήριο πρέπει να ερμηνεύσει τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης όπως εφαρμόζονται στις υποθέσεις των κύριων δικών. Ακόμη και αν, με τις απαντήσεις τους στις γραπτές ερωτήσεις του Δικαστηρίου, η Auto Krainer, η Volkswagen και η Porsche Inter Auto αμφισβητούν το συμπέρασμα αυτό, από το γράμμα της σχετικής ρύθμισης της Ένωσης προκύπτει ότι το σύστημα EGR δεν αποτελεί μέρος του κινητήρα. Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού 692/2008, ως «σύστημα ελέγχου εκπομπών» νοείται, «στο πλαίσιο του συστήματος OBD [ενσωματωμένου συστήματος 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» [59].

118. Ομοίως, το παράρτημα I του κανονισμού 692/2008, το οποίο φέρει τον τίτλο «Διοικητικές διατάξεις για την έγκριση ΕΚ τύπου», περιέχει το σημείο 3.3.1, κατά το οποίο 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» [60]. Στο εν λόγω παράρτημα γίνεται ρητή διάκριση μεταξύ του «*κινητήρα*» (σημείο 3.3.1.2) και των «*παραμέτρων του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης*» (σημείο 3.3.1.3). Στο τελευταίο αυτό σημείο, το στοιχείο γ′ κάνει λόγο για «*Ανακυκλοφορία καυσαερίων (EGR)*» [61].

119. Από τις ως άνω διατάξεις προκύπτει ότι, βάσει της σχετικής ρύθμισης, ο νομοθέτης της Ένωσης διέκρινε σαφώς μεταξύ, αφενός, του κινητήρα και, αφετέρου, του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης, το οποίο περιλαμβάνει το σύστημα EGR. Εξάλλου, κατά το άρθρο 10, παράγραφος 1, του κανονισμού 692/2008, για τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού, τα φίλτρα σωματιδίων θεωρούνται ως διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης.

120. Επιπλέον, όπως υπενθύμισε το Δικαστήριο με την απόφαση Χ, δεδομένου ότι συνιστά εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007 πρέπει να τύχει συσταλτικής ερμηνείας [62].

121. Υπό τις συνθήκες αυτές, λαμβανομένων υπόψη των εφαρμοστέων διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, φρονώ ότι ένα σύστημα αναστολής το οποίο εξυπηρετεί κυρίως την προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα EGR, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ, δεν εμπίπτει στην εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης τέτοιων συστημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007.

[59] Η υπογράμμιση δική μου. Ο ίδιος σχεδόν ορισμός επαναλαμβάνεται στο άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού 2017/1151.

[60] Η υπογράμμιση δική μου.

[61] Τα ίδια στοιχεία μνημονεύονται στο παράρτημα I, σημείο 3.3, του κανονισμού 2017/1151. Εξάλλου, στο παράρτημα XI του κανονισμού 692/2008, το οποίο επιγράφεται «Ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD) σε μηχανοκίνητα οχήματα», επαναλαμβάνεται, στο προσάρτημα 2, ο διαχωρισμός μεταξύ κινητήρα και συστήματος ελέγχου εκπομπών. Η διάκριση αυτή πραγματοποιείται επίσης στο παράρτημα XI, προσάρτημα 2, του κανονισμού 2017/1151.

[62] Απόφαση Χ (σκέψη 112).

122. Ως εκ τούτου, απαντώντας στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο στην υπόθεση C-134/20, εκτιμώ ότι το ζήτημα αν το προσάρτημα που προστατεύεται από τη ζημία είναι η βαλβίδα EGR δεν ασκεί επιρροή στο επιτρεπτό του επίμαχου συστήματος αναστολής υπό το πρίσμα του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007.

123. Εντούτοις, όπως προεκτέθηκε στο σημείο 111 των παρουσών προτάσεων, πλείονες μετέχοντες στη διαδικασία υποστήριξαν ότι η δυσλειτουργία της βαλβίδας EGR θα μπορούσε να προκαλέσει ζημία στον κινητήρα ή σε ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία του κινητήρα.

124. Όσον αφορά την κατάσταση στην οποία συσσωρεύονται ρύποι στον κινητήρα του οχήματος λόγω δυσλειτουργίας της βαλβίδας EGR, όπως προεκτέθηκε, από την απόφαση Χ προκύπτει ότι η συσσώρευση ρύπων στον κινητήρα και η γήρανσή του δεν μπορούν να θεωρηθούν ως «ατύχημα» ή «ζημία», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007, καθόσον είναι κατ' αρχήν προβλέψιμες και εγγενείς στη φυσιολογική λειτουργία του οχήματος[63]. Πρόκειται, με άλλα λόγια, για φθορά λόγω της συνήθους χρήσης του εν λόγω οχήματος. Ως εκ τούτου, οι ως άνω περιπτώσεις δεν είναι δυνατόν να εμπίπτουν στην εξαίρεση που προβλέπεται στην εν λόγω διάταξη.

125. Σύμφωνα πάντοτε με την απόφαση Χ, μόνον οι άμεσοι κίνδυνοι πρόκλησης ζημίας που δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος δύνανται να δικαιολογήσουν τη χρήση συστήματος αναστολής όπως είναι το θερμοκρασιακό παράθυρο[64]. Κατά τη γνώμη μου, η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να ανακύψει όταν η δυσλειτουργία της βαλβίδας EGR έχει αιφνίδιες συνέπειες στη λειτουργία του ίδιου του κινητήρα, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποτραπούν με τακτική και κατάλληλη συντήρηση του οχήματος[65].

126. Μόνον στην περίπτωση αυτή θα μπορούσε να επιτραπεί το επίμαχο σύστημα αναστολής βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007. Δεδομένου ότι πρόκειται για εξέταση που αφορά πραγματικά στοιχεία, απόκειται στα αιτούντα δικαστήρια, μόνα αρμόδια να διαπιστώσουν και να εκτιμήσουν τα πραγματικά περιστατικά των διαφορών των κύριων δικών[66], να εξακριβώσουν αν η τυχόν επιγενόμενη δυσλειτουργία της βαλβίδας EGR θα μπορούσε να δημιουργήσει αιφνίδιους και άμεσους κινδύνους ζημίας στον ίδιο τον κινητήρα[67], οι οποίοι συνεπάγονται συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος, ακόμη και σε περίπτωση τακτικής και κατάλληλης συντήρησης του εν λόγω οχήματος[68].

63 Απόφαση Χ (σκέψη 110).

64 Απόφαση Χ (σκέψη 114).

65 Σε περίπτωση που η τακτική και κατάλληλη συντήρηση του οχήματος καθιστά δυνατή την αποφυγή της δυσλειτουργίας της βαλβίδας EGR, οι άμεσοι κίνδυνοι ζημίας που συνεπάγονται συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος *μπορούν κάλλιστα να αποφευχθούν*. Επομένως, κατά τη γνώμη μου, δεν υφίσταται πρόβλημα λειτουργίας του κινητήρα και ασφάλειας του οχήματος.

66 Βλ. νομολογία που μνημονεύεται στο σημείο 86 των παρουσών προτάσεων.

67 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο κίνδυνος *ξαφνικής και ανεπανόρθωτης* ζημίας *του κινητήρα*, όταν προβάλλεται για να δικαιολογηθεί βοηθητική στρατηγική ελέγχου εκπομπών, πρέπει να καταδεικνύεται και να τεκμηριώνεται καταλλήλως [βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής, της 26ης Ιανουαρίου 2017, με τίτλο «Οδηγίες για την αξιολόγηση των βοηθητικών στρατηγικών εκπομπών και της παρουσίας συστημάτων αναστολής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6)», C(2017) 352 final, σημείο 2.2, σ. 8].

68 Εάν συμβαίνει κάτι τέτοιο, εκτιμώ ότι θα πληρούται επίσης η προϋπόθεση του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007, κατά την οποία η ανάγκη χρήσης του συστήματος πρέπει να δικαιολογείται για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.

127. Συναφώς, επισημαίνεται ότι, στην υπόθεση C-134/20, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί αν το σύστημα αναστολής είναι αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα του οχήματος από ζημία. Εάν είναι όντως αδύνατον να εξακριβωθεί κάτι τέτοιο, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007 πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά.

128. Επισημαίνω επιπλέον ότι, με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, η Auto Krainer, η Volkswagen, η Porsche Inter Auto και η Γερμανική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι ο κανονισμός 715/2007 είναι ουδέτερος από τεχνολογικής απόψεως και δεν απαιτεί τη χρήση της βέλτιστης δυνατής τεχνολογίας. Συναφώς, κατά την άποψή τους, δεν αμφισβητείται ότι η χρήση συστήματος EGR που λειτουργεί βάσει θερμοκρασιακού παραθύρου, σε διαφορετικό βαθμό ανάλογα με την ημερομηνία έγκρισης τύπου, αντιστοιχεί στο στάδιο εξέλιξης της τεχνολογίας.

129. Κατά τη γνώμη μου, οι ισχυρισμοί αυτοί δεν είναι δυνατόν να έχουν ως αποτέλεσμα να επιτρέπεται ένα σύστημα αναστολής βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007. Συγκεκριμένα, αφενός, ο εν λόγω κανονισμός δεν περιέχει καμία μνεία σε ιδιαίτερη τεχνολογία η οποία πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την έγκριση ΕΚ τύπου. Καθορίζει απλώς και μόνον στόχο όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων. Αφετέρου, όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 7 του εν λόγω κανονισμού, «[κ]ατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των αγορών και των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο κόστος που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις και τα οφέλη που σωρεύονται όσον αφορά την ενθάρρυνση της καινοτομίας, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη μείωση των δαπανών για την υγεία και την αύξηση του προσδόκιμου ζωής, καθώς και τις επιπτώσεις για τον συνολικό αντίκτυπο των εκπομπών CO_2». Κατά συνέπεια, όταν καθόρισε τις οριακές τιμές εκπομπών ρύπων, ο νομοθέτης της Ένωσης έλαβε ήδη υπόψη τα συμφέροντα των κατασκευαστών αυτοκινήτων. Επομένως, αυτοί πρέπει να προσαρμοστούν και να εφαρμόσουν τεχνικά συστήματα για την τήρηση των εν λόγω οριακών τιμών[69], χωρίς η χρησιμοποιούμενη τεχνική να είναι κατ' ανάγκην η βέλτιστη δυνατή ή να επιβάλλεται.

130. Επιπλέον, όπως επισήμανε το Δικαστήριο με την απόφαση Χ, 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 NO_x καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων[70]. Εάν, όμως, επιτρεπόταν η χρήση συστήματος αναστολής βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του ως άνω κανονισμού για τον λόγο και μόνο, για παράδειγμα, ότι 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, ο εν λόγω κανονισμός θα καθίστατο κενός περιεχομένου[71].

[69] Στην έκθεσή του σχετικά με την έρευνα για τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία, της 2ας Μαρτίου 2017, σ. 44, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επισήμανε ότι «[η] οδήγηση σε πολύ χαμηλές θερμοκρασίες περιβάλλοντος (ή σε πολύ μεγάλο υψόμετρο, όπου η πίεση της ατμόσφαιρας είναι χαμηλή), μπορεί να αποτελεί πρόκληση για τα συστήματα EGR, λόγω της πιθανής δημιουργίας αιθάλης, υδρογονανθράκων και συμπυκνωμάτων που μπορούν να φράξουν τη βαλβίδα ή τον ενδιάμεσο ψύκτη του συστήματος EGR, και προκαλούν, για παράδειγμα, αυξημένες εκπομπές σωματιδίων ή υδρογονανθράκων […] Ωστόσο, οι κατασκευαστές φαίνεται να απενεργοποιούν τα συστήματα EGR αδικαιολόγητα γρήγορα και αδικαιολόγητα κοντά στο φάσμα θερμοκρασιών που χρησιμοποιούνται για τον κύκλο δοκιμών».

[70] Απόφαση Χ (σκέψη 113).

[71] Υπ' αυτή την έννοια, το Δικαστήριο, στη νομολογία του, παραπέμπει στη γενική αρχή κατά την οποία η προστασία της δημόσιας υγείας πρέπει αναμφισβήτητα να αναγνωριστεί ως έχουσα υπέρτερη σπουδαιότητα έναντι θεωρήσεων οικονομικής φύσεως (απόφαση της 19ης Απριλίου 2012, Artegodan κατά Επιτροπής, C-221/10 P, EU:C:2012:216, σκέψη 99 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

131. Λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων που προεκτέθηκαν, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-128/20, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-134/20 και στο δεύτερο σκέλος του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-145/20 την απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής το οποίο εξασφαλίζει πλήρως την ανακυκλοφορία καυσαερίων μόνον όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο είναι χαμηλότερο από 1 000 μέτρα δεν εμπίπτει στην εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης τέτοιων συστημάτων που προβλέπεται στην ως άνω διάταξη, σχετικά με την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, εάν το εν λόγω σύστημα εξυπηρετεί κυρίως την προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα EGR, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ.

Γ. Επί του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-134/20

132. Με το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-134/20, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι το επιτρεπτό συστήματος αναστολής εξαρτάται από το αν το εν λόγω σύστημα τοποθετήθηκε στο όχημα ήδη κατά την κατασκευή του ή εγκαταστάθηκε μεταγενέστερα στο πλαίσιο επισκευής, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44.

133. Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44, όταν υπάρχει έλλειψη συμμόρφωσης του αγαθού κατά την παράδοσή του, ο καταναλωτής έχει δικαίωμα είτε σε δωρεάν αποκατάσταση της συμμόρφωσης του αγαθού με επισκευή ή αντικατάσταση, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, είτε σε προσήκουσα μείωση του τιμήματος, είτε σε υπαναχώρηση από τη σύμβαση όσον αφορά το αγαθό αυτό, σύμφωνα με τις παραγράφους 5 και 6 του εν λόγω άρθρου.

134. Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής στην υπόθεση C-134/20 προκύπτει ότι η τοποθέτηση του συστήματος αναστολής, υπό τη μορφή του επίμαχου λογισμικού, σκοπούσε στην άρση του μη επιτρεπτού του συστήματος αλλαγής θέσης λειτουργίας και στη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του κανονισμού 715/2007 μέσω επισκευής. Το υπό κρίση προδικαστικό ερώτημα στηρίζεται στην παραδοχή ότι το εν λόγω λογισμικό παρέσχε στον οικείο κατασκευαστή αυτοκινήτων τη δυνατότητα να επιτύχει τον ως άνω σκοπό. Απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, υπό το πρίσμα των απαντήσεων που δόθηκαν στα προδικαστικά ερωτήματα τα οποία εξετάστηκαν ανωτέρω, αν συμβαίνει κάτι τέτοιο[72]. Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, το σύστημα αναστολής θα είναι, εν πάση περιπτώσει, παράνομο βάσει του άρθρου 5, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού.

135. Εάν υποτεθεί ότι το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι το επίμαχο σύστημα αναστολής είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του κανονισμού 715/2007, φρονώ ότι το επιτρεπτό του εν λόγω συστήματος δεν εξαρτάται από το αν το σύστημα τοποθετήθηκε στο όχημα ήδη κατά την κατασκευή του.

136. Συγκεκριμένα, κατ' αρχάς, το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού, δεν διακρίνει ανάλογα με το αν το σύστημα αναστολής υπήρχε στο όχημα εξαρχής ή τοποθετήθηκε μεταγενέστερα, δεδομένου ότι το χρονικό σημείο τοποθέτησης του εν λόγω συστήματος δεν μνημονεύεται στις ως άνω διατάξεις.

[72] Βλ., μεταξύ άλλων, σημείο 126 των παρουσών προτάσεων.

137. Εν συνεχεία, στο πλαίσιο του κανονισμού 715/2007, το άρθρο 4, παράγραφος 1, προβλέπει ότι 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 εν λόγω κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του και ότι οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα Ι και με τα μέτρα εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού. 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». Επομένως, από τις ως άνω διατάξεις προκύπτει ότι όλες οι διατάξεις ελέγχου της ρύπανσης, ανεξαρτήτως του αν υπήρχαν στο όχημα εξαρχής ή τοποθετήθηκαν μεταγενέστερα, πρέπει να πληρούν τις προβλεπόμενες στον κανονισμό 715/2007 απαιτήσεις.

138. Τέλος, όπως προεκτέθηκε, σκοπός του κανονισμού 715/2007 είναι η διασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας. Εάν, όμως, γινόταν δεκτό ότι κρίσιμος είναι μόνον ο χρόνος κατασκευής του οχήματος, αυτό θα συνεπαγόταν ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων δεν θα ήταν υποχρεωμένοι, μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, να εγκαταστήσουν σύστημα αναστολής σύμφωνο προς τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού. Κάτι τέτοιο θα αντέβαινε στον σκοπό του κανονισμού. Πράγματι, προκειμένου να παρακάμψουν τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από τον εν λόγω κανονισμό, οι κατασκευαστές θα μπορούσαν απλώς να αντικαταστήσουν την αρχική, σύμφωνη προς τον κανονισμό 715/2007, διάταξη ελέγχου της ρύπανσης με ένα λιγότερο αποτελεσματικό σύστημα αναστολής το οποίο δεν θα διασφάλιζε την τήρηση των προβλεπόμενων οριακών τιμών για τα NO_x.

139. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-134/20 πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι το επιτρεπτό ενός συστήματος αναστολής δεν εξαρτάται από το αν το εν λόγω σύστημα τοποθετήθηκε στο όχημα ήδη κατά την κατασκευή του ή εγκαταστάθηκε μεταγενέστερα στο πλαίσιο επισκευής, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44.

Δ. Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-145/20

140. Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-145/20, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 1999/44 έχει την έννοια ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 715/2007 έχει τη συνήθη ποιότητα ενός αγαθού του ίδιου τύπου την οποία μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής στην περίπτωση που το όχημα είναι μεν εξοπλισμένο με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού αυτού, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού, πλην όμως το εν λόγω όχημα διαθέτει έγκυρη έγκριση ΕΚ τύπου.

141. Προκαταρκτικώς, υπογραμμίζεται ότι το υπό κρίση προδικαστικό ερώτημα βασίζεται στην παραδοχή ότι το όχημα είναι εξοπλισμένο με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5,

παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού. Όπως προεκτέθηκε [73], στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εξακριβώσει αν αυτό συμβαίνει εν προκειμένω.

142. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, υπενθυμίζεται ότι σκοπός της οδηγίας 1999/44, όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική της σκέψη 1, είναι να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή. Ειδικότερα, το άρθρο 2, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας υποχρεώνει τον πωλητή να παραδίδει στον καταναλωτή αγαθά που είναι σύμφωνα προς τους όρους της σύμβασης πώλησης [74]. Στην αιτιολογική σκέψη 8 της εν λόγω οδηγίας διευκρινίζεται ότι, προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή της αρχής της συμμόρφωσης προς τους όρους της σύμβασης, είναι σκόπιμο να εισαχθεί μαχητό τεκμήριο συμμόρφωσης προς τους όρους της σύμβασης το οποίο θα καλύπτει τις συνηθέστερες περιπτώσεις και ότι, ελλείψει ειδικών συμβατικών όρων καθώς και σε περίπτωση εφαρμογής της ρήτρας ελάχιστης προστασίας, τα στοιχεία που περιλαμβάνονται σε αυτό το τεκμήριο μπορούν να χρησιμοποιούνται προκειμένου να καθορίζεται η έλλειψη συμμόρφωσης του αγαθού προς τους όρους της σύμβασης.

143. Όσον αφορά ειδικότερα τα μηχανοκίνητα οχήματα, επισημαίνεται ότι, κατά την αιτιολογική σκέψη 3 της οδηγίας 2007/46, οι κανονιστικές πράξεις που προσδιορίζουν τις τεχνικές απαιτήσεις «θα πρέπει πρωταρχικά να επιδιώκουν την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, προστασίας της υγείας, περιβαλλοντικής προστασίας, ενεργειακής απόδοσης και προστασίας από παράνομη χρήση» [75]. Υπ' αυτή την έννοια, κατά το άρθρο 3, σημείο 5, της εν λόγω οδηγίας, ως «έγκριση ΕΚ τύπου» νοείται «η διαδικασία με την οποία κράτος μέλος πιστοποιεί ότι τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ή XI». Το εν λόγω παράρτημα IV, με τίτλο «Απαιτήσεις για τον σκοπό της έγκρισης ΕΚ τύπου οχημάτων», μνημονεύει, στο μέρος Ι, με τίτλο «Κανονιστικές πράξεις που ορίζουν τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ΕΚ οχημάτων που παράγονται σε απεριόριστες σειρές», τον κανονισμό 715/2007 όσον αφορά τις «[ε]κπομπές (Euro 5 και 6) από ελαφρά εμπορικά οχήματα/πρόσβαση σε πληροφορίες». Εξάλλου, το άρθρο 4, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, της ως άνω οδηγίας προβλέπει ότι τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας ή επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία μόνον των οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις της ίδιας αυτής οδηγίας.

144. Από τις ως άνω διατάξεις προκύπτει ότι, στο πλαίσιο έγκρισης ΕΚ τύπου, τα σχετικά οχήματα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2007/46, και ιδίως αυτές που αφορούν τα συστήματα αναστολής. Σε διαφορετική περίπτωση, τα εν λόγω οχήματα δεν διαθέτουν ορθό πιστοποιητικό συμμόρφωσης, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 18, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας και κατά τον ορισμό του άρθρου 3, σημείο 36, αυτής («το έγγραφο που εμφαίνεται στο παράρτημα IX [76] της παρούσας οδηγίας, το οποίο εκδίδει ο κατασκευαστής και το οποίο πιστοποιεί ότι ένα όχημα το οποίο ανήκει στη σειρά του εγκεκριμένου, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, τύπου συμμορφώνεται προς όλες τις κανονιστικές πράξεις κατά τη στιγμή της παραγωγής του»). Το εν λόγω έγγραφο είναι υποχρεωτικό για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας ή την πώληση, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 26, παράγραφος 1, της ίδιας οδηγίας.

[73] Βλ. σημείο 126 των παρουσών προτάσεων.

[74] Απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, σκέψεις 25 και 26).

[75] Βλ., σχετικά με τις αρχές του παράγωγου δικαίου της Ένωσης όσον αφορά την έκδοση άδειας κυκλοφορίας οχημάτων, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα N. Wahl στην υπόθεση RDW κ.λπ. (C-326/17, EU:C:2018:760, σημεία 29 έως 38).

[76] Κατά το σημείο 0 του παραρτήματος IX της οδηγίας 2007/46, «[τ]ο πιστοποιητικό συμμόρφωσης είναι μια δήλωση που παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος στον αγοραστή προκειμένου να τον βεβαιώσει ότι το όχημα που απέκτησε συμμορφώνεται προς τη νομοθεσία που ίσχυε στην Ένωση κατά τη στιγμή της κατασκευής του».

145. Με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Porsche Inter Auto υποστηρίζει ότι ο καταναλωτής αναμένει, όσον αφορά ένα όχημα, μόνον ότι θα μπορεί να κινηθεί με αυτό και, συγκεκριμένα, ότι θα μπορεί να κινηθεί με ασφάλεια, χωρίς να έχει σημασία για τον εν λόγω καταναλωτή η πλήρης συμμόρφωση του οχήματος με το σύνολο των κανονιστικών απαιτήσεων. Υπογραμμίζεται, εντούτοις, ότι η άποψη αυτή δεν συνάδει με το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 36, της οδηγίας 2007/46, το οποίο προβλέπει, για την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, την τήρηση *όλων των κανονιστικών πράξεων* κατά τον χρόνο παραγωγής του οχήματος.

146. Δεδομένου ότι ο μέσος καταναλωτής, ο οποίος έχει τη συνήθη πληροφόρηση και είναι ευλόγως προσεκτικός και ενημερωμένος, μπορεί να αναμένει τη συμμόρφωση προς τις κανονιστικές απαιτήσεις για τους σκοπούς έγκρισης ΕΚ τύπου οχημάτων, ακόμη και ελλείψει συγκεκριμένων συμβατικών ρητρών, είναι σαφές ότι, εάν δεν πληρούνται όλες οι εν λόγω απαιτήσεις, το σχετικό όχημα δεν είναι σύμφωνο προς τους όρους της σύμβασης πώλησης, κατά την έννοια της οδηγίας 1999/44[77].

147. Συγκεκριμένα, κατά τη γνώμη μου, ελλείψει ορθού πιστοποιητικού συμμόρφωσης, το όχημα δεν ανταποκρίνεται «στην περιγραφή που έχει γίνει από τον πωλητή», κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο α′, της οδηγίας 1999/44. Ομοίως, το όχημα δεν «είναι κατάλληλ[ο] για κάθε ειδική χρήση την οποία επιζητεί ο καταναλωτής» και δεν «είναι κατάλληλ[ο] για τις χρήσεις για τις οποίες προορίζονται συνήθως τα αγαθά του ιδίου τύπου», κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχεία β′ και γ′, της εν λόγω οδηγίας. Στο ίδιο πνεύμα, όσον αφορά το ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, το εν λόγω όχημα δεν έχει «τη συνήθη ποιότητα και επιδόσεις ενός αγαθού του ίδιου τύπου τις οποίες μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση του αγαθού», κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της ίδιας οδηγίας.

148. Όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή, η ως άνω ερμηνεία επιρρωννύεται από το άρθρο 7 της οδηγίας 2019/771, το οποίο επιγράφεται «Αντικειμενικές απαιτήσεις συμμόρφωσης» και το οποίο προβλέπει, στην παράγραφο 1, στοιχείο α′, ότι, επιπλέον της τήρησης κάθε υποκειμενικής απαίτησης συμμόρφωσης, τα αγαθά είναι κατάλληλα για τους σκοπούς για τους οποίους χρησιμοποιούνται συνήθως αγαθά του ίδιου τύπου, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, *κάθε υφιστάμενο ενωσιακό* και εθνικό *νόμο*, τεχνικό πρότυπο ή, απουσία τεχνικών προτύπων, κάθε ισχύοντα ειδικό ανά τομέα κώδικα δεοντολογίας.

149. Κατά τη γνώμη μου, το γεγονός ότι ο σχετικός τύπος οχήματος καλύπτεται από έγκριση ΕΚ τύπου, βάσει της οποίας επιτρέπεται η κυκλοφορία του, δεν είναι ικανό να μεταβάλει την απάντηση που πρέπει να δοθεί στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα[78]. Συγκεκριμένα, η έγκριση τύπου ενδέχεται, μεταξύ άλλων, να χορηγήθηκε ενώ ο αρμόδιος για την έγκριση οργανισμός αγνοούσε τη χρήση μη επιτρεπόμενου συστήματος. Στην υπόθεση C-145/20, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει, άλλωστε, ότι ο συγκεκριμένος τύπος οχήματος εγκρίθηκε αρχικώς από την ΚΒΑ ενώ η ύπαρξη του συστήματος αλλαγής θέσης λειτουργίας δεν είχε γνωστοποιηθεί στον εν λόγω οργανισμό και ότι, εάν ο οργανισμός γνώριζε την ύπαρξη του εν λόγω συστήματος, δεν θα είχε προβεί στην έγκριση ΕΚ τύπου.

[77] Υπ' αυτή την έννοια, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι το πρόσωπο που αποκτά ένα όχημα μπορεί θεμιτά να θεωρεί ότι το εν λόγω όχημα θα είναι σύμφωνο προς τις εκ του νόμου επιβαλλόμενες στον κατασκευαστή προδιαγραφές (απόφαση της 9ης Ιουλίου 2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, σκέψη 37). Σχετικά με την ανάλυση κατά την οποία, στις σχέσεις μεταξύ επαγγελματιών και καταναλωτών, τα προϊόντα και οι υπηρεσίες πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις θεμιτές προσδοκίες των καταναλωτών, βλ. Calais-Auloy, J., Temple, H., και Depincé, M., *Droit de la consommation*, 10η έκδ., Dalloz, Παρίσι, 2020, σ. 225 επ.

[78] Πρβλ. απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2018, Επιτροπή κατά Γερμανίας (C-668/16, EU:C:2018:802, σκέψεις 85 έως 89).

150. Συνεπώς, καίτοι το σχετικό όχημα καλύπτεται από έγκριση ΕΚ τύπου, χορηγηθείσα από τον αρμόδιο εθνικό οργανισμό, γεγονός παραμένει ότι το εν λόγω όχημα δεν είναι σύμφωνο προς τους όρους της σύμβασης πώλησης, κατά την έννοια της οδηγίας 1999/44.

151. Ως εκ τούτου, προτείνω να δοθεί στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-145/20 η απάντηση ότι το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 1999/44 έχει την έννοια ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 715/2007 δεν έχει τη συνήθη ποιότητα ενός αγαθού του ίδιου τύπου την οποία μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής στην περίπτωση που το όχημα είναι εξοπλισμένο με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού αυτού, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού, ακόμη και αν το εν λόγω όχημα διαθέτει έγκυρη έγκριση ΕΚ τύπου.

Ε. Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση C-145/20

152. Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-145/20, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ έχει την έννοια ότι η έλλειψη συμμόρφωσης η οποία συνίσταται στον εξοπλισμό του οικείου οχήματος με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού, μπορεί να χαρακτηριστεί «ασήμαντη» στην περίπτωση που ο καταναλωτής θα είχε αποκτήσει το όχημα ακόμη και αν γνώριζε την ύπαρξη και τη λειτουργία του εν λόγω συστήματος.

153. Όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 1999/44 υποχρεώνει τον πωλητή να παραδίδει στον καταναλωτή αγαθά που είναι σύμφωνα προς τους όρους της σύμβασης πώλησης. Στο πλαίσιο αυτό, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, ο πωλητής ευθύνεται έναντι του καταναλωτή για κάθε έλλειψη συμμόρφωσης που υπάρχει κατά την παράδοση του αγαθού. Το εν λόγω άρθρο 3 απαριθμεί, στην παράγραφο 2, τα δικαιώματα που μπορεί να προβάλει ο καταναλωτής έναντι του πωλητή σε περίπτωση έλλειψης συμμόρφωσης του παραδοθέντος αγαθού. Κατ' αρχάς, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ως άνω άρθρου, ο καταναλωτής έχει το δικαίωμα να ζητήσει την αποκατάσταση της συμμόρφωσης του αγαθού. Εάν η συμμόρφωση δεν είναι δυνατή, ο καταναλωτής μπορεί, σε δεύτερο στάδιο, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου, να ζητήσει τη μείωση του τιμήματος ή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση. Ωστόσο, όπως προκύπτει από την παράγραφο 6 του ως άνω άρθρου 3, εφόσον η έλλειψη συμμόρφωσης του παραδοθέντος αγαθού είναι ασήμαντη, ο καταναλωτής δεν δικαιούται να υπαναχωρήσει και έχει, στην περίπτωση αυτή, μόνο το δικαίωμα να ζητήσει προσήκουσα μείωση του τιμήματος του επίμαχου αγαθού[79].

154. Επομένως, όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφοι 3 και 5, της οδηγίας 1999/44, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής της σκέψης 10, η οδηγία αυτή προκρίνει, προς το συμφέρον αμφοτέρων των αντισυμβαλλομένων, την εκτέλεση της σύμβασης, μέσω των δύο τρόπων επανόρθωσης που κατ' αρχάς προβλέπει, έναντι της υπαναχώρησης από τη σύμβαση[80].

155. Εν προκειμένω, το αιτούν δικαστήριο στην υπόθεση C-145/20 διευκρινίζει ότι ο DS, ο οποίος άσκησε αγωγή κατά της Porsche Inter Auto με σκοπό την υπαναχώρηση από τη σύμβαση πώλησης του οχήματος 3, θα είχε αγοράσει το εν λόγω όχημα, έστω και υπό άλλους όρους, εάν

[79] Απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, σκέψεις 26 έως 28).

[80] Απόφαση της 23ης Μαΐου 2019, Fülla (C-52/18, EU:C:2019:447, σκέψη 61).

γνώριζε ότι ήταν εξοπλισμένο με το σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας, ήτοι με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του ίδιου κανονισμού. Το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει το υπό κρίση ερώτημα εκτιμώντας ότι το εν λόγω όχημα εξακολουθεί να είναι εξοπλισμένο με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων, κατόπιν της εγκατάστασης του επίμαχου λογισμικού [81].

156. Προκαταρκτικώς, διευκρινίζεται ότι το υπό κρίση προδικαστικό ερώτημα βασίζεται στην υπόθεση ότι ο DS θα μπορούσε να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση πώλησης του οχήματος 3. Μόνον, όμως, εάν ο καταναλωτής δεν δικαιούται ούτε επισκευή ούτε αντικατάσταση του μη σύμφωνου προς τους όρους της σύμβασης αγαθού ή εάν ο πωλητής δεν έχει ολοκληρώσει έναν από αυτούς τους τρόπους επανόρθωσης εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος ή χωρίς σημαντική ενόχληση του καταναλωτή δύναται ο εν λόγω καταναλωτής, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 5, της οδηγίας 1999/44, να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, πλην της περιπτώσεως στην οποία, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 6, της εν λόγω οδηγίας, η έλλειψη συμμόρφωσης του αγαθού είναι ασήμαντη [82]. Απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει αν, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών αυτών, ο DS δεν δικαιούται ούτε επισκευή ούτε αντικατάσταση του μη σύμφωνου προς τους όρους της σύμβασης αγαθού ή αν η Porsche Inter Auto δεν έχει ολοκληρώσει έναν από τους προβλεπόμενους τρόπους επανόρθωσης.

157. Εξάλλου, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 3, της οδηγίας 1999/44, δεν υφίσταται έλλειψη συμμόρφωσης προς τους όρους της σύμβασης εάν, κατά τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης, ο καταναλωτής γνώριζε ή δεν μπορούσε ευλόγως να αγνοεί την έλλειψη της συμμόρφωσης ή εάν η έλλειψη συμμόρφωσης οφείλεται σε υλικά που προμηθεύει ο καταναλωτής [83]. Λαμβανομένης υπόψη της ως άνω διατύπωσης, φρονώ ότι η γνώση, εκ μέρους του καταναλωτή, της έλλειψης συμμόρφωσης έχει αντικειμενικό χαρακτήρα. Η προϋπόθεση πληρούται, για παράδειγμα, όταν ο πωλητής ενημερώνει τον καταναλωτή για την έλλειψη συμμόρφωσης κατά τον χρόνο της πώλησης και, επομένως, ο καταναλωτής αγοράζει το αγαθό έχοντας πλήρη επίγνωση της κατάστασης. Λογικά, ο καταναλωτής δεν μπορεί να προβάλει, εν συνεχεία, την εν λόγω έλλειψη συμμόρφωσης.

158. Κατά τη γνώμη μου, το άρθρο 2, παράγραφος 3, της οδηγίας 1999/44 δεν τυγχάνει εφαρμογής στην υπόθεση της κύριας δίκης. Συγκεκριμένα, δεν αμφισβητείται ότι, κατά την πώληση του οχήματος 3, ο DS δεν γνώριζε την προβαλλόμενη έλλειψη συμμόρφωσης και δεν μπορούσε ευλόγως να τη γνωρίζει. Επομένως, το ερώτημα που υποβάλλει το αιτούν δικαστήριο στηρίζεται αποκλειστικά και μόνον στην υπόθεση ότι ο DS θα ήταν διατεθειμένος να αποκτήσει το εν λόγω όχημα ακόμη και αν γνώριζε την έλλειψη συμμόρφωσης. Το στοιχείο αυτό είναι υποκειμενικό, δεν μπορεί να αποδειχθεί και θα μπορούσε, εξάλλου, να μεταβληθεί με την πάροδο του χρόνου, μεταξύ άλλων ανάλογα με τις πληροφορίες που διαθέτει ο καταναλωτής σχετικά με τη σοβαρότητα της έλλειψης συμμόρφωσης [84].

[81] Υπενθυμίζεται ότι στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εξακριβώσει αν αυτό συμβαίνει εν προκειμένω, όπως επισήμανα στο σημείο 126 των παρουσών προτάσεων.

[82] Απόφαση της 23ης Μαΐου 2019, Fülla (C-52/18, EU:C:2019:447, σκέψη 60).

[83] Το τελευταίο ενδεχόμενο δεν έχει εφαρμογή στην υπόθεση της κύριας δίκης.

[84] Συναφώς, μεταξύ άλλων, δεν μπορεί να ζητηθεί από τον καταναλωτή να προεικάσει το αποτέλεσμα της ανάλυσης για τον νομικό χαρακτηρισμό της έλλειψης συμμόρφωσης του αγαθού (πρβλ. απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, σκέψη 40).

159. Η οδηγία 1999/44 δεν παρέχει ορισμό της έννοιας «“ασήμαντη” έλλειψη συμμόρφωσης»[85]. Εξάλλου, το Δικαστήριο δεν αποφάνθηκε άμεσα επί του περιεχομένου της έννοιας αυτής[86]. Είναι δυσχερής η διατύπωση γενικού ορισμού για την εν λόγω έννοια, καθόσον η έλλειψη συμμόρφωσης εξαρτάται από τη συγκεκριμένη κατάσταση και πρέπει να διαπιστώνεται κατά περίπτωση, ανάλογα με τη συναφθείσα από τους συμβαλλομένους σύμβαση. Εν πάση περιπτώσει, φρονώ ότι η έλλειψη συμμόρφωσης η οποία θίγει την ασφάλεια και την ορθή λειτουργία του αγαθού δεν είναι «ασήμαντη», κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 3, της ως άνω οδηγίας[87]. Ομοίως, η έλλειψη συμμόρφωσης δεν είναι «ασήμαντη» όταν το αγαθό δεν ανταποκρίνεται στους όρους της σύμβασης. Για παράδειγμα, όταν ο καταναλωτής παραγγέλλει αυτοκίνητο κόκκινου χρώματος, αλλά του παραδίδεται αυτοκίνητο γαλάζιου χρώματος, η έλλειψη συμμόρφωσης δεν μπορεί να θεωρηθεί «ασήμαντη» και θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα, κατ’ εφαρμογήν του άρθρου 3, παράγραφοι 3 και 5, της εν λόγω οδηγίας, την υπαναχώρηση από τη σύμβαση.

160. Είναι αληθές ότι, όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 3 της οδηγίας 1999/44 σκοπεί στο να επιτευχθεί δίκαιη ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων του καταναλωτή και εκείνων του πωλητή, εξασφαλίζοντας στον πρώτο, ως ασθενέστερο μέρος της σύμβασης, πλήρη και αποτελεσματική προστασία έναντι της πλημμελούς εκτέλεσης, από τον πωλητή, των συμβατικών υποχρεώσεών του και επιτρέποντας, συγχρόνως, να ληφθούν υπόψη οικονομικοί λόγοι τους οποίους προβάλλει ο δεύτερος[88]. Ως εκ τούτου, η υπαναχώρηση από τη σύμβαση, η οποία συνιστά τον επαχθέστερο τρόπο επανόρθωσης που έχει στη διάθεσή του ο καταναλωτής, μπορεί να ασκηθεί μόνον όταν η έλλειψη συμμόρφωσης είναι αρκούντως σημαντική.

161. Εντούτοις, όπως προεκτέθηκε στο σημείο 146 των παρουσών προτάσεων, ο μέσος καταναλωτής, ο οποίος έχει τη συνήθη πληροφόρηση και είναι ευλόγως προσεκτικός και ενημερωμένος, μπορεί να αναμένει ότι τηρούνται οι κανονιστικές απαιτήσεις για τους σκοπούς έγκρισης ΕΚ τύπου οχημάτων, ακόμη και ελλείψει συγκεκριμένων συμβατικών ρητρών. Σε περίπτωση μη επιτρεπόμενου συστήματος αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης δεν είναι ακριβές[89]. Κατ’ εφαρμογήν, όμως, του άρθρου 26, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46, τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας και επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 18 της εν λόγω οδηγίας.

[85] Η έννοια της «“ασήμαντης” έλλειψης συμμόρφωσης» υπάρχει ήδη στην πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την πώληση και τις εγγυήσεις καταναλωτικών αγαθών, της 18ης Ιουνίου 1996 [COM(95) 520 τελικό, σ. 1]. Στην αιτιολογική έκθεση της εν λόγω πρότασης επισημαίνεται ότι, «μέσα σ’ ένα πνεύμα συμβιβασμού και για να επιτραπεί μεταφορά της οδηγίας προσαρμοσμένης στις διάφορες εθνικές νομικές παραδόσεις, επιτρέπεται να περιορίζουν τα κράτη μέλη την επιλογή του καταναλωτή σε περιπτώσεις ελαττωμάτων του προϊόντος μικρότερης σημασίας» (σ. 14). Εξάλλου, η οδηγία 1999/44 καταργείται από 1ης Ιανουαρίου 2022 από την οδηγία 2019/771, η οποία επίσης δεν ορίζει την έννοια της «“ασήμαντης” έλλειψης συμμόρφωσης».

[86] Επισημαίνεται ότι, στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, σκέψεις 17, 18 και 20), ένας καταναλωτής είχε αγοράσει όχημα με κινητή οροφή και, σε περίπτωση βροχής, εισχωρούσε στο εσωτερικό του οχήματος νερό από την οροφή. Δεδομένου ότι ο καταναλωτής ζήτησε να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση πώλησης, το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι η έλλειψη συμμόρφωσης από την οποία ανέκυψε η διαφορά της οποίας επιλήφθηκε ήταν «ασήμαντη», κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/44. Στις προτάσεις της στην υπόθεση Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, σημείο 57), η γενική εισαγγελέας J. Kokott επισήμανε ότι άλλα ευρωπαϊκά δικαστήρια, μεταξύ των οποίων και ανώτατα δικαστήρια, έκριναν σε παρόμοιες υποθέσεις ότι η εισχώρηση νερού δεν πρέπει να θεωρείται ως ασήμαντο ελάττωμα και ότι, στις αποφάσεις αυτές, ουδόλως ελήφθη υπόψη το γεγονός ότι το όχημα, παρά την εισχώρηση νερού, εξακολουθούσε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μεταφορικό μέσο.

[87] Πρβλ. Durovic, M., «Consumer sales law in the European Union», *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, σ. 1 έως 182, ιδίως σ. 41.

[88] Απόφαση της 23ης Μαΐου 2019, Fülla (C-52/18, EU:C:2019:447, σκέψη 41 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[89] Βλ. επίσης σημείο 144 των παρουσών προτάσεων.

162. Επομένως, όπως προεκτέθηκε στην απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-145/20, ένα όχημα δεν έχει, μεταξύ άλλων, τη συνήθη ποιότητα ενός αγαθού του ίδιου τύπου την οποία μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής, κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 1999/44, στην περίπτωση που το εν λόγω όχημα είναι εξοπλισμένο με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007.

163. Υπό τις συνθήκες αυτές, φρονώ ότι η οφειλόμενη στη χρήση του ως άνω συστήματος έλλειψη συμμόρφωσης του εν λόγω οχήματος με τους όρους της σύμβασης δεν μπορεί να θεωρηθεί «ασήμαντη», κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/44.

164. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω να δοθεί στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα στην υπόθεση C-145/20 η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/44 έχει την έννοια ότι η έλλειψη συμμόρφωσης η οποία συνίσταται στον εξοπλισμό οχήματος με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού αυτού, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «ασήμαντη», έστω και αν ο καταναλωτής θα είχε αγοράσει το όχημα ακόμη και αν γνώριζε την ύπαρξη και τη λειτουργία του εν λόγω συστήματος.

V. Πρόταση

165. Κατόπιν των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλαν το Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείο Klagenfurt, Αυστρία), το Landesgericht Eisenstadt (πρωτοδικείο Eisenstadt, Αυστρία) και το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) ως εξής:

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, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι συνιστά «σύστημα αναστολής» ένα σύστημα το οποίο, υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος, εξασφαλίζει πλήρως την ανακυκλοφορία των καυσαερίων μόνον όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο είναι χαμηλότερο από 1 000 μέτρα, ενώ εάν η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το εύρος θερμοκρασιών καθώς και εάν το υψόμετρο υπερβαίνει το όριο των 1 000 μέτρων έως και κατά 250 μέτρα, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων μειώνεται γραμμικά στο μηδέν, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) πέραν των οριακών τιμών που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό.

2) Το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, όπως τροποποιήθηκε, έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής το οποίο εξασφαλίζει πλήρως την ανακυκλοφορία καυσαερίων μόνον όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο είναι χαμηλότερο από 1 000 μέτρα δεν εμπίπτει στην εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης τέτοιων συστημάτων που προβλέπεται στην ως άνω διάταξη, σχετικά με την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, εάν το εν λόγω σύστημα εξυπηρετεί κυρίως την προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα EGR, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ.

3) Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007, όπως τροποποιήθηκε, έχει την έννοια ότι το επιτρεπτό ενός συστήματος αναστολής δεν εξαρτάται από το αν το εν λόγω σύστημα τοποθετήθηκε στο όχημα ήδη κατά την κατασκευή του ή εγκαταστάθηκε μεταγενέστερα 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.

4) Το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της οδηγίας 1999/44 έχει την έννοια ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 715/2007, όπως τροποποιήθηκε, δεν έχει τη συνήθη ποιότητα ενός αγαθού του ίδιου τύπου την οποία μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής, στην περίπτωση που το όχημα είναι εξοπλισμένο με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού αυτού, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού, ακόμη και το εν λόγω όχημα διαθέτει έγκυρη έγκριση ΕΚ τύπου.

5) Το άρθρο 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/44 έχει την έννοια ότι η έλλειψη συμμόρφωσης η οποία συνίσταται στον εξοπλισμό οχήματος με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, όπως τροποποιήθηκε, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού αυτού, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «ασήμαντη», έστω και αν ο καταναλωτής θα είχε αγοράσει το όχημα ακόμη και αν γνώριζε την ύπαρξη και τη λειτουργία του εν λόγω συστήματος.

[i] — Στην υποσημείωση 27 του παρόντος κειμένου έγινε τροποποίηση γλωσσικής φύσεως μετά την αρχική ανάρτησή του στην ψηφιακή Συλλογή Νομολογίας.