Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 17ης Δεκεμβρίου 2020*

«Προδικαστική παραπομπή – Προσέγγιση των νομοθεσιών – Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 – Άρθρο 3, σημείο 10 – Άρθρο 5, παράγραφος 2 – Σύστημα αναστολής – Μηχανοκίνητα οχήματα – Πετρελαιοκινητήρας – Εκπομπές ρύπων – Πρόγραμμα που παρεμβαίνει στη μονάδα ελέγχου κινητήρα – Τεχνολογίες και μέθοδοι που περιορίζουν την παραγωγή εκπομπών ρύπων»

Στην υπόθεση C-693/18,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, την οποία υπέβαλαν ανακριτές του tribunal de grande instance de Paris (πλημμελειοδικείου Παρισιού, Γαλλία) με απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 2018, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 29 Οκτωβρίου 2018, στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας κατά της

X,

παρισταμένων των:

CLCV κ.λπ.,

A κ.λπ.,

B,

AGLP κ.λπ.,

C κ.λπ.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Arabadjiev, πρόεδρο τμήματος, T. von Danwitz και P. G. Xuereb (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston

γραμματέας: V. Giacobbo, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Νοεμβρίου 2019,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η X, εκπροσωπούμενη από τους D. Lecat, P. Benson και J. Philippe, avocats, καθώς και από τον R. B. A. Wollenschläger, Rechtsanwalt,

– η A κ.λπ., εκπροσωπούμενη από τον C. Constantin-Vallet, avocat,

– η B, εκπροσωπούμενη από τους P. Peuvrel και X. Leuck, avocats,

– η AGLP κ.λπ., εκπροσωπούμενη από τον F. Sartre, avocat,

– η C κ.λπ., εκπροσωπούμενη από τους J. Bensaid και F. Verdier, avocats,

– η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη αρχικώς από τους D. Colas, J. Traband και E. Leclerc και την A.-L. Desjonquères και, στη συνέχεια, από τους J. Traband και E. Leclerc και την A.-L. Desjonquères,

– η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τους G. Palatiello και P. Pucciariello, avvocati dello Stato,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους J.-F. Brakeland και M. Huttunen και την A. C. Becker,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 30ής Απριλίου 2020,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, σημείο 10, και του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας που κινήθηκε κατά της εταιρίας X, κατασκευάστριας αυτοκινήτων, επειδή διέθεσε στη γαλλική αγορά μηχανοκίνητα οχήματα εξοπλισμένα με λογισμικό το οποίο μπορεί να τροποποιήσει το σύστημα ελέγχου των εκπομπών καυσαερίων αναλόγως των συνθηκών οδήγησης που έχει ανιχνεύσει.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Ο κανονισμός 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. 242) εισάγει τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου αυτοκίνητων οχημάτων.

4 Το σημείο 2.16 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

[…]

2.16. ως “διάταξη αναστολής” νοείται κάθε στοιχείο σχεδιασμού το οποίο ανιχνεύει τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τον αριθμό στροφών του κινητήρα, τη σχέση του κιβωτίου, την υποπίεση πολλαπλής ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο με σκοπό την ενεργοποίηση, τη ρύθμιση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οποιουδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου εκπομπών το οποίο μειώνει την απόδοση του συστήματος ελέγχου εκπομπών υπό συνθήκες οι οποίες αναμένεται ευλόγως να παρατηρηθούν κατά την κανονική λειτουργία και χρήση του οχήματος. Ένα τέτοιο στοιχείο σχεδιασμού δεν θεωρείται διάταξη αναστολής εφόσον:

2.16.1. η ανάγκη ύπαρξης της διάταξης βασίζεται σε λόγους που αφορούν την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και την ασφαλή χρήση του οχήματος, ή

2.16.2. η διάταξη δεν λειτουργεί πέραν των απαιτήσεων εκκίνησης του κινητήρα, ή

2.16.3. οι συνθήκες περιλαμβάνονται ουσιαστικά στις διαδικασίες δοκιμής τύπου I ή τύπου VI.»

5 Από το σημείο 7.3.1.2 του κανονισμού 83 ΟΕΕ/ΗΕ προκύπτει ότι η ανακυκλοφορία καυσαερίων [Exhaust Gas Recirculation (EGR)] περιλαμβάνεται στις παραμέτρους του συστήματος αντιρρύπανσης.

Το δίκαιο της Ένωσης

Η απόφαση 97/836/ΕΚ

6 Κατ’ εφαρμογήν του άρθρου 1 της απόφασης 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 1997, ενόψει της προσχωρήσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη συμφωνία της οικονομικής επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές («αναθεωρημένη συμφωνία 1958») (ΕΕ 1997, L 346, σ. 78), η Ευρωπαϊκή Ένωση προσχώρησε στη συμφωνία αυτή.

7 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της απόφασης αυτής:

«Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 5 της αναθεωρημένης συμφωνίας [1958], η Κοινότητα δηλώνει ότι περιορίζει την προσχώρησή της στην εφαρμογή των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ, των οποίων ο κατάλογος παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας απόφασης.»

8 Μεταξύ των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα ΙΙ περιλαμβάνεται ο κανονισμός 83 ΟΕΕ-ΗΕ.

Η οδηγία-πλαίσιο

9 Κατά την αιτιολογική σκέψη 11 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1060/2008 της Επιτροπής, της 7ης Οκτωβρίου 2008 (ΕΕ 2008, L 292, σ. 1) (στο εξής: οδηγία-πλαίσιο):

«[…] οι κανονισμοί της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ/ΟΗΕ) στους οποίους προσχωρεί η Κοινότητα, κατ' εφαρμογή της προαναφερθείσας απόφασης, και οι τροποποιήσεις των κανονισμών της ΟΕΕ/ΟΗΕ στους οποίους έχει ήδη προσχωρήσει η Κοινότητα θα πρέπει να ενσωματωθούν στην κοινοτική διαδικασία έγκρισης τύπου είτε ως απαιτήσεις για την έγκριση ΕΚ τύπου οχημάτων είτε ως εναλλακτικές επιλογές σε σχέση με το υφιστάμενο κοινοτικό δίκαιο προς τις επιμέρους οδηγίες. […]»

10 Το άρθρο 34, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας-πλαισίου προβλέπει τα εξής:

«Οι κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ στους οποίους έχει προσχωρήσει η Κοινότητα και οι οποίοι απαριθμούνται στο παράρτημα IV μέρος Ι και στο παράρτημα XI αποτελούν μέρος της έγκρισης τύπου οχήματος ΕΚ, κατά τον ίδιο τρόπο όπως και οι επιμέρους οδηγίες ή κανονισμοί, εφαρμόζονται δε στις κατηγορίες οχημάτων που αναγράφονται στις σχετικές στήλες του πίνακα του παραρτήματος IV μέρος Ι και του παραρτήματος XI.»

11 Το άρθρο 35, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας-πλαισίου ορίζει τα εξής:

«Οι κανονισμοί της ΟΕΕ/ΟΗΕ που αναγράφονται στο μέρος ΙΙ του παραρτήματος IV αναγνωρίζονται ισοδύναμοι των αντίστοιχων επιμέρους οδηγιών ή κανονισμών, εφόσον έχουν το ίδιο πεδίο εφαρμογής και το ίδιο αντικείμενο.»

12 Ο κανονισμός 83 ΟΕΕ-ΗΕ περιλαμβάνεται στο παράρτημα IV της οδηγίας-πλαισίου.

Ο κανονισμός 715/2007

13 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 4 έως 6 του κανονισμού 715/2007:

«(1) […] Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές θα πρέπει, συνεπώς, να εναρμονισθούν ώστε να αποφεύγονται απαιτήσεις που διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να εξασφαλισθεί υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.

[…]

(4) […] περαιτέρω μειώσεις όσον αφορά τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών (εναέριες, θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές), των νοικοκυριών καθώς και από τους τομείς της ενέργειας, της γεωργίας και της βιομηχανίας για να επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα. […]

(5) Η επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα απαιτεί συνεχή προσπάθεια για τη μείωση των εκπομπών των οχημάτων. […]

(6) Ειδικότερα, είναι απαραίτητη η σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου από το πετρέλαιο κίνησης για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση. […]»

14 Το άρθρο 3, σημεία 6 και 10, του κανονισμού αυτού προβλέπει τα εξής:

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

[…]

6. “εκπομπές αγωγού εξαγωγής”: οι εκπομπές των αερίων ρύπων και σωματιδιακών ρύπων·

[…]

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».

15 Το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού ορίζει 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. […]

[…]»

16 Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007 προβλέπει 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·

ή

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.»

17 Το παράρτημα Ι του κανονισμού αυτού, το οποίο επιγράφεται «Όρια εκπομπών», προβλέπει, μεταξύ άλλων, και τις οριακές τιμές εκπομπών οξειδίου του αζώτου.

Ο κανονισμός (ΕΚ) 692/2008

18 Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. [715/2007] (ΕΕ 2008, L 199, σ. 1), προβλέπει τα εξής:

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

19 Κατά το άρθρο 2, σημείο 18, του κανονισμού 692/2008:

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

[…]

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».

20 Το παράρτημα ΙΙΙ του εν λόγω κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Εξακρίβωση των μέσων τιμών εκπομπών καυσαερίων σε συνθήκες περιβάλλοντος (δοκιμή τύπου 1)», ορίζει τα εξής:

«1. Εισαγωγή

Το παρόν παράρτημα περιγράφει τη διαδικασία δοκιμής τύπου 1 για την εξακρίβωση των μέσων τιμών εκπομπών καυσαερίων σε συνθήκες περιβάλλοντος.

[…]»

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

«[…]

Σύστημα ελέγχου εκπομπών:

[…]

– ανακυκλοφορία αερίων (δηλαδή με ή χωρίς),

[…]».

Το γαλλικό δίκαιο

22 Το άρθρο L. 213-1 του code de la consommation (κώδικα καταναλωτή), όπως ίσχυε έως τις 18 Μαρτίου 2014, προέβλεπε τα εξής:

«Τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών και χρηματική ποινή έως 35 000 ευρώ ή με μία μόνο από τις δύο αυτές ποινές οποιοσδήποτε, ανεξάρτητα από το αν είναι ή όχι συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση, παραπλάνησε ή αποπειράθηκε να παραπλανήσει τον αντισυμβαλλόμενο, με οποιοδήποτε μέσο ή μέθοδο, ακόμη και με τη μεσολάβηση τρίτου:

1º είτε ως προς τη φύση, το είδος, την προέλευση, τις ουσιώδεις ιδιότητες, τη σύνθεση ή την περιεκτικότητα σε χρήσιμα στοιχεία οποιουδήποτε εμπορεύματος·

2º είτε ως προς την ποσότητα των παραδοθέντων πραγμάτων ή την ταυτότητά τους με την παράδοση εμπορεύματος διαφορετικού από το συγκεκριμένο πράγμα που αποτέλεσε αντικείμενο της συμβάσεως·

3º είτε ως προς την καταλληλότητα για τη χρήση, τους συναφείς με τη χρησιμοποίηση του προϊόντος κινδύνους, τους διεξαχθέντες ελέγχους, τους τρόπους χρήσεως ή τις προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν.»

23 Το άρθρο L. 213-1 του κώδικα αυτού, όπως ίσχυσε από τις 19 Μαρτίου 2014 έως τις 30 Ιουνίου 2016, όριζε τα εξής:

«Τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών και με χρηματική ποινή ύψους 300 000 ευρώ οποιοσδήποτε, ανεξάρτητα από το αν είναι ή όχι συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση, παραπλάνησε ή αποπειράθηκε να παραπλανήσει τον αντισυμβαλλόμενο, με οποιοδήποτε μέσο ή μέθοδο, ακόμη και με τη μεσολάβηση τρίτου:

1ο είτε ως προς τη φύση, το είδος, την προέλευση, τις ουσιώδεις ιδιότητες, τη σύνθεση ή την περιεκτικότητα σε χρήσιμα στοιχεία οποιουδήποτε εμπορεύματος·

2ο είτε ως προς την ποσότητα των παραδοθέντων πραγμάτων ή την ταυτότητά τους με την παράδοση εμπορεύματος διαφορετικού από το συγκεκριμένο πράγμα που αποτέλεσε αντικείμενο της συμβάσεως·

3ο είτε ως προς την καταλληλότητα για τη χρήση, τους συναφείς με τη χρησιμοποίηση του προϊόντος κινδύνους, τους διεξαχθέντες ελέγχους, τους τρόπους χρήσεως ή τις προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν.

Το ποσό της χρηματικής ποινής δύναται, κατά τρόπο ανάλογο προς τα αντληθέντα από την παράβαση οφέλη, να αυξηθεί μέχρι το 10 % του μέσου ετήσιου κύκλου εργασιών, υπολογιζομένου με βάση τους τρεις τελευταίους ετήσιους κύκλους εργασιών που είναι γνωστοί κατά την ημερομηνία των πραγματικών περιστατικών.»

24 Το άρθρο L. 213-2 του εν λόγω κώδικα, όπως ίσχυε έως τις 18 Μαρτίου 2014, όριζε τα εξής:

«Οι προβλεπόμενες στο άρθρο L. 213-1 ποινές αυξάνονται στο διπλάσιο:

1ο εάν τα αδικήματα που προβλέπονται στο εν λόγω άρθρο έχουν ως αποτέλεσμα να καθίσταται η χρήση του εμπορεύματος επικίνδυνη για την υγεία ανθρώπων ή ζώων·

2ο εάν το προβλεπόμενο στο άρθρο L. 213-1 αδίκημα, τετελεσμένο ή σε απόπειρα, έχει διαπραχθεί:

a) είτε μέσω μέτρων, σταθμών και άλλων παραποιημένων ή ανακριβών οργάνων·

b) είτε μέσω πρακτικών ή διαδικασιών που αποβλέπουν στη διαστρέβλωση των διαδικασιών ανάλυσης ή ποσοτικού προσδιορισμού, ζύγισης ή μέτρησης, ή στη δόλια αλλοίωση της σύνθεσης, του βάρους ή του όγκου των εμπορευμάτων, ακόμη και προ των διαδικασιών αυτών ανάλυσης ή ποσοτικού προσδιορισμού, ζύγισης ή μέτρησης·

c) είτε, τέλος, μέσω παραπλανητικών ενδείξεων με σκοπό να δημιουργηθεί η εντύπωση ότι πρόκειται για προγενέστερη και ακριβή διαδικασία ανάλυσης ή ποσοτικού προσδιορισμού, ζύγισης ή μέτρησης.»

25 Το άρθρο L. 213-2 του ίδιου κώδικα, όπως ίσχυε από τις 19 Μαρτίου 2014 έως τις 30 Ιουνίου 2016, προέβλεπε τα εξής:

«I. Οι ποινές που προβλέπονται στο άρθρο L. 213-1 αυξάνουν σε πέντε έτη φυλάκισης και σε χρηματική ποινή ύψους 600 000 ευρώ αν το προβλεπόμενο στο άρθρο L. 213-1 αδίκημα, τετελεσμένο ή σε απόπειρα, έχει διαπραχθεί:

1ο είτε μέσω μέτρων, σταθμών και άλλων παραποιημένων ή ανακριβών οργάνων·

2ο είτε μέσω πρακτικών ή διαδικασιών που αποβλέπουν στη διαστρέβλωση των διαδικασιών ανάλυσης ή ποσοτικού προσδιορισμού, ζύγισης ή μέτρησης, ή στη δόλια αλλοίωση της σύνθεσης, του βάρους ή του όγκου των εμπορευμάτων, ακόμη και προ των διαδικασιών αυτών ανάλυσης ή ποσοτικού προσδιορισμού, ζύγισης ή μέτρησης·

3ο είτε μέσω παραπλανητικών ενδείξεων με σκοπό να δημιουργηθεί η εντύπωση ότι πρόκειται για προγενέστερη και ακριβή διαδικασία ανάλυσης ή ποσοτικού προσδιορισμού, ζύγισης ή μέτρησης.

II. Οι ποινές που προβλέπονται στο άρθρο L. 213-1 αυξάνουν σε κάθειρξη επτά ετών και χρηματική ποινή 750 000 ευρώ αν το προβλεπόμενο στο άρθρο L. 213-1 αδίκημα, τετελεσμένο ή σε απόπειρα:

1ο έχει ως αποτέλεσμα να καθίσταται η χρήση των εμπορευμάτων επικίνδυνη για την υγεία ανθρώπων ή ζώων·

2ο έχει διαπραχθεί από οργανωμένη ομάδα.

III. Οι χρηματικές ποινές που προβλέπονται στο παρόν άρθρο δύνανται, κατά τρόπο ανάλογο προς τα αντληθέντα από την παράβαση οφέλη, να αυξάνουν στο 10 % του μέσου ετήσιου κύκλου εργασιών, υπολογιζόμενου βάσει των τριών τελευταίων ετήσιων κύκλων εργασιών που είναι γνωστοί κατά την ημερομηνία των πραγματικών περιστατικών.»

26 Κατά το άρθρο L. 213-6 του code de la consommation (κώδικα καταναλωτή):

«Τα νομικά πρόσωπα που υπέχουν ποινική ευθύνη, υπό τους όρους του άρθρου 121-2 του ποινικού κώδικα, για τα οριζόμενα στα άρθρα L. 213-1 έως L. 213-4 αδικήματα υπόκεινται, επιπλέον της χρηματικής ποινής σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 131-38 του ποινικού κώδικα, στις προβλεπόμενες στις περιπτώσεις 2 έως 9 του άρθρου 131-39 του ίδιου κώδικα ποινές.

Η προβλεπόμενη στην περίπτωση 2 του άρθρου 131-39 του ποινικού κώδικα απαγόρευση αφορά τη συμπεριφορά με την οποία ή επ' ευκαιρία της οποίας διαπράχθηκε το αδίκημα.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

27 Η εταιρία Χ είναι κατασκευάστρια αυτοκινήτων που εμπορεύεται μηχανοκίνητα οχήματα στο γαλλικό έδαφος. Όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, προσάπτεται στην εταιρία αυτή ότι έθεσε σε κυκλοφορία στο εν λόγω έδαφος οχήματα εξοπλισμένα με λογισμικό το

οποίο έχει τη δυνατότητα να ανιχνεύει τον κύκλο έγκρισης τύπου των οχημάτων αυτών με σκοπό να νοθεύσει τα αποτελέσματα των ελέγχων εκπομπής καυσαερίων, όπως τα οξείδια του αζώτου (NOx), οι οποίοι διενεργούνται κατά τον κύκλο αυτόν.

28 Στις 28 Σεπτεμβρίου 2015, κατόπιν δημοσιευμάτων στον Τύπο, ο vice–président du conseil régional d'Île-de-France chargé des transports (αρμόδιος για θέματα μεταφορών αντιπρόεδρος του περιφερειακού συμβουλίου της διοικητικής περιφέρειας Île-de-France, Γαλλία) κατήγγειλε ενώπιον του procureur de Paris (Εισαγγελέας Παρισιού, Γαλλία) τις ενέργειες της εταιρίας X οι οποίες αφορούσαν τη διάθεση στην αγορά οχημάτων εξοπλισμένων με το λογισμικό αυτό.

29 Στις 2 Οκτωβρίου 2015 η parquet de Paris (Εισαγγελία Παρισιού, Γαλλία) έκρινε ότι τα εν λόγω πραγματικά περιστατικά στοιχειοθετούσαν διακεκριμένη παραπλάνηση και ζήτησε από το Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (κεντρική υπηρεσία αντιμετώπισης των επιπτώσεων στο περιβάλλον και στη δημόσια υγεία) να διενεργήσει έρευνα σχετικά με τις συνθήκες κυκλοφορίας των εν λόγω οχημάτων στη γαλλική αγορά.

30 Παράλληλα, το ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Υπουργείο Οικολογίας, Αειφόρου Ανάπτυξης και Ενέργειας, Γαλλία) ζήτησε από τη Service national des enquêtes (Εθνική Υπηρεσία Διεξαγωγής Ερευνών, SNE) της Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (γενικής διεύθυνσης ανταγωνισμού, καταναλωτών και καταπολέμησης της απάτης, DGCCRF) να κινήσει έρευνες προκειμένου να κριθεί αν οχήματα που διετίθεντο στη γαλλική αγορά ήταν εξοπλισμένα με τέτοιο λογισμικό.

31 Στο πλαίσιο της μερικής έγκρισης τύπου όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, τα οχήματα υποβάλλονται σε δοκιμές σύμφωνα με πρωτόκολλο του οποίου οι παράμετροι είναι σαφώς καθορισμένες νομοθετικώς και αφορούν, μεταξύ άλλων, το ακολουθούμενο προφίλ ταχύτητας, τη θερμοκρασία και το στάδιο προετοιμασίας του οχήματος. Το προφίλ ταχύτητας που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή έγκρισης τύπου καλείται «New European Driving Cycle» (NEDC), η δε σχετική δοκιμή πραγματοποιείται σε εργαστήριο και συνίσταται σε τέσσερις διαδοχικούς κύκλους εντός πόλης και εν συνεχεία έναν κύκλο εκτός πόλης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, μπορεί να εξακριβωθεί αν η εκπεμπόμενη ποσότητα NOx είναι μικρότερη από το ανώτατο όριο που προβλέπεται από το παράρτημα I του κανονισμού 715/2007.

32 Η βαλβίδα για την ανακυκλοφορία των καυσαερίων (στο εξής: βαλβίδα EGR) είναι μία από τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων, μεταξύ των οποίων και η εταιρία X, για τον έλεγχο και τη μείωση των εκπομπών NOx που προκαλούνται από την ατελή καύση καυσίμων.

33 Η βαλβίδα EGR καθιστά δυνατή, κατά το άνοιγμά της, τη διοχέτευση των καυσαερίων στον συλλέκτη εισαγωγής με σκοπό την καύση τους για δεύτερη φορά και την ψύξη τους χάρη σε έναν εναλλάκτη θερμότητας. Ελέγχεται από μια μονάδα ελέγχου κινητήρα, η οποία ελέγχει το σύστημα πληροφορικής που φέρει το όχημα και αναθέτει ηλεκτρονικά τις διάφορες λειτουργίες που είναι ενσωματωμένες στο τελευταίο, όπως είναι οι σχετικές με τη διαχείριση του κινητήρα, τη μετάδοση ή την ασφάλεια. Η εντολή για το άνοιγμα της βαλβίδας EGR δίδεται σε πραγματικό χρόνο από τη μονάδα, η οποία διαβιβάζει οδηγίες στον ενεργοποιητή της βαλβίδας βάσει των πληροφοριών που λαμβάνει από διάφορους αισθητήρες και που αφορούν, μεταξύ άλλων, την ταχύτητα, τη θερμοκρασία του κινητήρα ή τη θερμοκρασία του αέρα. Επομένως, η αποτελεσματικότητα της απορρύπανσης συνδέεται με το άνοιγμα της βαλβίδας αυτής, το οποίο υπαγορεύεται από τον πηγαίο κώδικα του λογισμικού που είναι ενσωματωμένο στη μονάδα.

34 Στην έκθεσή της, η SNE επισύναψε τις δοκιμές και τους ελέγχους που είχαν πραγματοποιηθεί από την Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle (UTAC), μοναδικό εξουσιοδοτημένο οργανισμό στη Γαλλία για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης τύπου οχημάτων. Από τις δοκιμές αυτές, σκοπός των οποίων ήταν να διερευνηθούν τυχόν ενδείξεις απάτης σχετικά με τις αντιρρυπαντικές δοκιμές, προέκυψε ότι οι εκπομπές NOx σε ορισμένα από τα οχήματα της εταιρίας X που ελέγχθηκαν είχαν πολλαπλασιαστεί επί 2, επί 3,2, επί 3,4 ή επί 3,6, αναλόγως των οχημάτων, σε σχέση με τις τιμές που είχαν διαπιστωθεί κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου των οχημάτων αυτών.

35 Συμπληρωματικές δοκιμές, οι οποίες ανατέθηκαν στο Institut Français du pétrole Énergies Nouvelles (γαλλικό ινστιτούτο πετρελαίου και νέων μορφών ενέργειας, IFPEN) και αφορούσαν τρία οχήματα της εταιρίας αυτής, οδήγησαν επίσης στη διαπίστωση ότι το επίπεδο των εκπομπών NOx μειωνόταν όταν ανιχνευόταν κάποιος κύκλος έγκρισης τύπου, οπότε το άνοιγμα της βαλβίδας EGR αυξανόταν σημαντικά.

36 Στις 16 Οκτωβρίου 2015 ο πρόεδρος της γαλλικής θυγατρικής της εταιρίας X, εξεταζόμενος χωρίς να του αποδίδεται η τέλεση αξιόποινης πράξης, δήλωσε ότι δεν είχε ενημερωθεί για τον μηχανισμό λειτουργίας του λογισμικού αυτού και για τον παραπλανητικό χαρακτήρα του και διευκρίνισε ότι τα οχήματα που ήταν εξοπλισμένα με αυτό επρόκειτο να ανακληθούν προκειμένου να επικαιροποιηθεί το εν λόγω λογισμικό.

37 Στις 15 και 18 Δεκεμβρίου 2015, κατόπιν αιτήματος της εταιρίας X, ένα δικηγορικό γραφείο κοινοποίησε στους ανακριτές έγγραφο με σκοπό να αποδείξει ότι το σύστημα EGR δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007.

38 Στις 19 Φεβρουαρίου 2016, κατόπιν της έρευνας αυτής, η procureur de la République (κεντρική εισαγγελική αρχή) διαβίβασε την υπόθεση σε τρεις ανακριτές του tribunal de grande instance de Paris (πλημμελειοδικείου Παρισιού). Σύμφωνα με το κατηγορητήριο, η εταιρία X κατηγορείται ότι, από 1ης Σεπτεμβρίου 2009, παραπλάνησε τους αγοραστές πετρελαιοκίνητων οχημάτων γενιάς Euro 5 και Euro 6 ως προς τις ουσιώδεις ιδιότητες των *εν λόγω οχημάτων, επειδή αυτά διέθεταν σύστημα αναστολής κατά* παράβαση του κανονισμού 715/2007, και ως προς τους διενεργηθέντες ελέγχους, με την επιβαρυντική περίσταση ότι τα πραγματικά περιστατικά είχαν ως συνέπεια να καταστεί η χρησιμοποίηση των εμπορευμάτων επικίνδυνη για την υγεία του ανθρώπου ή των ζώων.

39 Οι ανακριτές του tribunal de grande instance de Paris (πλημμελειοδικείου Παρισιού) διέταξαν πραγματογνωμοσύνη με αντικείμενο την εξέταση των αποτελεσμάτων των δοκιμών που είχαν διενεργηθεί από τη διοικητική αρχή, ήτοι των δοκιμών που είχαν πραγματοποιηθεί από την UTAC και το IFPEN, καθώς και τη διενέργεια κάθε άλλης τεχνικής ανάλυσης προκειμένου να περιγραφεί ο μηχανισμός του επίδικου λογισμικού και να εκτεθούν τα αποτελέσματά του όσον αφορά την αύξηση των εκπομπών NOx από τα οχήματα που τον διέθεταν. Σύμφωνα με την εκτίμηση που διατύπωσε ο πραγματογνώμονας στην έκθεση που κατέθεσε στις 26 Απριλίου 2017, τα οχήματα αυτά διέθεταν μηχανισμό που επέτρεπε την ανίχνευση της διαδικασίας έγκρισης, την προσαρμογή της λειτουργίας επανακυκλοφορίας των καυσαερίων για τους σκοπούς της έγκρισης αυτής και τη μείωση των εκπομπών NOx για τις ανάγκες της διαδικασίας αυτής. Ο ίδιος έκρινε ότι τα συστήματα ελέγχου των εκπομπών στα οχήματα αυτά είχαν υποστεί επέμβαση κατά τρόπον ώστε να αυξάνεται το άνοιγμα της βαλβίδας EGR όταν εντοπιζόταν κύκλος έγκρισης. Κατά τον ίδιο, η μείωση του ανοίγματος της βαλβίδας αυτής υπό κανονικές συνθήκες χρήσης των οχημάτων αυτών μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και συνεπάγεται αύξηση των εκπομπών NOx.

40 Κατά τον πραγματογνώμονα, αν η λειτουργία της βαλβίδας EGR υπό κανονικές συνθήκες χρήσης ήταν η ίδια με τη λειτουργία που είχε διαπιστωθεί στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης τύπου, τα οικεία οχήματα θα παρήγαν σαφώς λιγότερα NOx, η κατανάλωση και η ισχύς τους θα ήταν μειωμένες και οι εργασίες συντήρησης θα ήταν συχνότερες και περισσότερο δαπανηρές. Χάρη στην επέμβαση που πραγματοποιήθηκε, τα οχήματα διαθέτουν μεγαλύτερη ικανότητα επιτάχυνσης, μεγαλύτερη ισχύ, μικρότερη συσσώρευση ρύπων στους συλλέκτες εισαγωγής, στις βαλβίδες και στον θάλαμο καύσης, γεγονός που ευνοεί τη μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και την αξιοπιστία του κινητήρα. Επομένως, χωρίς την επέμβαση αυτή, τα οικεία οχήματα δεν θα είχαν εγκριθεί.

41 Στις 28 Μαρτίου 2017, η εταιρία X εκλήθη ενώπιον των ανακριτών του tribunal de grande instance de Paris (πλημμελειοδικείου Παρισιού). Επικαλούμενη την ιδιότητα του επικουρούμενου μάρτυρα, αρνήθηκε να απαντήσει στις ερωτήσεις που της τέθηκαν. Οι δικαστικές αρχές του κράτους μέλους της έδρας της εταιρίας X αρνήθηκαν επίσης να διαβιβάσουν τα στοιχεία της έρευνας που ζήτησαν οι ανακριτές. Εξάλλου, περισσότερα από 1 200 άτομα παρέστησαν ως πολιτικώς ενάγοντες στο πλαίσιο της προκαταρκτικής εξέτασης.

42 Οι ανακριτές του tribunal de grande instance de Paris (πλημμελειοδικείου Παρισιού) αναφέρουν ότι, δεδομένου ότι οι μηχανισμοί που χρησιμοποιούνται με σκοπό να παρέμβουν στη λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών είναι δυνατόν να έχουν διάφορες μορφές, πρέπει να διευκρινιστεί τι καλύπτει η έννοια του «συστήματος αναστολής» κατά το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, καθόσον η διάταξη αυτή ορίζει το νόημα του εν λόγω όρου χρησιμοποιώντας έννοιες οι οποίες δεν έχουν ακόμη αποτελέσει αντικείμενο ερμηνείας από το Δικαστήριο.

43 Δεδομένου ότι η στοιχειοθέτηση της «παραπλάνησης», στην οποία προσανατολίζεται η επίμαχη ανάκριση, εξαρτάται από τον χαρακτηρισμό του επίδικου μηχανισμού ως «συστήματος αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, και του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, οι ανακριτές του tribunal de grande instance de Paris (πλημμελειοδικείου Παρισιού) εκτιμούν ότι είναι αναγκαία η ερμηνεία των διατάξεων αυτών προκειμένου να ληφθεί απόφαση σχετικά τόσο με την τυχόν απαγγελία κατηγοριών στην εταιρία X όσο και με την ενδεχόμενη παραπομπή της υπόθεσης ενώπιον του αρμόδιου δικαστηρίου μετά το πέρας της ανάκρισης.

44 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι ανακριτές του tribunal de grande instance de Paris (πλημμελειοδικείου Παρισιού) αποφάσισαν να αναστείλουν την ενώπιόν τους διαδικασία και να υποβάλουν στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Ερμηνεία του όρου “στοιχείο σχεδιασμού”
   α) Ποιο είναι το περιεχόμενο του όρου “στοιχείο σχεδιασμού” που περιλαμβάνεται στο [άρθρο 3, σημείο 10,] του [κανονισμού 715/2007], στο οποίο ορίζεται το σύστημα αναστολής (defeat device);
   β) Μπορεί να θεωρηθεί ως στοιχείο σχεδιασμού κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου ένα πρόγραμμα το οποίο είναι εγκατεστημένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα ή το οποίο γενικότερα παρεμβαίνει στη λειτουργία της;

2) Ερμηνεία του όρου “σύστημα ελέγχου των εκπομπών”
   α) Ποιο είναι το περιεχόμενο του όρου “σύστημα ελέγχου των εκπομπών” που περιλαμβάνεται στο [άρθρο 3, σημείο 10,] του [κανονισμού 715/2007], στο οποίο ορίζεται το σύστημα αναστολής (defeat device);

β) Περιλαμβάνει το εν λόγω σύστημα ελέγχου των εκπομπών μόνον εκείνες τις τεχνολογίες και μεθόδους που αποβλέπουν στην αντιμετώπιση και τη μείωση των εκπομπών (ιδίως NOx) μετά τη δημιουργία τους, ή περιλαμβάνει επίσης και τις διάφορες τεχνολογίες και μεθόδους που καθιστούν δυνατό τον εξαρχής περιορισμό της δημιουργίας τους, όπως η τεχνολογία [EGR];

3) Ερμηνεία του όρου "σύστημα αναστολής (defeat device)"
α) Αποτελεί σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του [άρθρου 3, σημείο 10,] του [κανονισμού 715/2007], σύστημα το οποίο ανιχνεύει κάθε παράμετρο σχετική με τις διαδικασίες έγκρισης τύπου που προβλέπονται στον [κανονισμό 715/2007], προκειμένου να ενεργοποιεί ή να ρυθμίζει αυξητικά, κατά τη διάρκεια των εν λόγω διαδικασιών, τη λειτουργία οποιουδήποτε τμήματος του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, ώστε με τον τρόπο αυτό να επιτυγχάνεται η έγκριση τύπου του οχήματος;
β) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, απαγορεύεται το συγκεκριμένο σύστημα αναστολής (defeat device) κατ' εφαρμογή των διατάξεων του [άρθρου 5, παράγραφος 2,] του [κανονισμού 715/2007];
γ) Μπορεί ένα σύστημα όπως αυτό που περιγράφεται στο [τρίτο ερώτημα, στοιχείο α',] να χαρακτηριστεί ως "σύστημα αναστολής" εάν η ενεργοποίηση αυξητικά του συστήματος ελέγχου των εκπομπών πραγματοποιείται όχι μόνον κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου αλλά επίσης και σε ad hoc βάση, οσάκις εμφανίζονται και υπό όρους πραγματικής κυκλοφορίας οι συγκεκριμένες συνθήκες που ανιχνεύονται για τη ρύθμιση αυξητικά του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά τις εν λόγω διαδικασίες έγκρισης;

4) Ερμηνεία των προβλεπόμενων στο άρθρο 5 [του κανονισμού 715/2007] εξαιρέσεων
α) Ποιο είναι το περιεχόμενο των τριών εξαιρέσεων που προβλέπονται στο [άρθρο 5, παράγραφος 2,] [του κανονισμού 715/2007];
β) Θα μπορούσε να μην ισχύει η απαγόρευση του συστήματος αναστολής (defeat device) το οποίο ενεργοποιεί ή ρυθμίζει αυξητικά τη λειτουργία οποιουδήποτε τμήματος του συστήματος ελέγχου των εκπομπών ειδικά κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου για έναν από τους τρεις λόγους που απαριθμούνται στο [άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού];
γ) Είναι η επιβράδυνση της γηράνσεως του κινητήρα ή της συσσωρεύσεως ρύπων σε αυτόν λόγος περί "προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα" ή περί "ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος" που μπορεί να δικαιολογήσει την παρουσία ενός [συστήματος αναστολής] κατά την έννοια του [άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού];»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του παραδεκτού

45 Η εταιρία Χ υποστηρίζει ότι η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως υποβάλλεται απαραδέκτως, επειδή, πρώτον, η απάντηση του Δικαστηρίου στα υποβαλλόμενα προδικαστικά ερωτήματα δεν είναι αναγκαία προκειμένου να μπορέσει το αιτούν δικαστήριο να εκδώσει την απόφασή του στην υπόθεση της κύριας δίκης. Υποστηρίζει δε συναφώς ότι η απάντηση αυτή δεν είναι ικανή να επηρεάσει τη στοιχειοθέτηση του αδικήματος της διακεκριμένης παραπλάνησης, το οποίο της προσάπτεται κατά το γαλλικό ποινικό δίκαιο.

46 Δεύτερον, η εταιρία Χ ισχυρίζεται ότι η εξάρτηση του χαρακτηρισμού της παράβασης από την ερμηνεία του κανονισμού 715/2007 έχει ως συνέπεια την παραβίαση της αρχής nullum crimen nulla poena sine lege.

47 Τρίτον, η εταιρία Χ υποστηρίζει ότι στο στάδιο αυτό δεν εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου καμία διαφορά σχετική με τα υποβαλλόμενα ερωτήματα, τα οποία, ως εκ τούτου, είναι αμιγώς υποθετικά. Δεδομένου ότι η ίδια δεν έχει τοποθετηθεί επί των ερωτημάτων αυτών, τα τελευταία αποτελούν απλώς αίτημα διατύπωσης συμβουλευτικής γνώμης επί κανόνων του δικαίου της Ένωσης.

48 Τέταρτον, τα υποβαλλόμενα ερωτήματα δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο κατ' αντιμωλία συζήτησης, γεγονός που θίγει την αρχή της ορθής απονομής της δικαιοσύνης.

49 Πέμπτον, καίτοι τα υποβαλλόμενα ερωτήματα αποτυπώνουν τη συλλογιστική του αιτούντος δικαστηρίου, η εταιρία Χ ισχυρίζεται ότι η απόφαση περί παραπομπής δεν εκθέτει με την αναγκαία σαφήνεια τους λόγους για τους οποίους το εν λόγω δικαστήριο εκτιμά ότι η ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού 715/2007 είναι χρήσιμη για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης ούτε τη σχέση που συνδέει την ερμηνεία αυτή με τη διαφορά της κύριας δίκης. Ως προς το σημείο αυτό, η εν λόγω εταιρία διευκρίνισε επίσης ότι τα προδικαστικά ερωτήματα υποβλήθηκαν πρόωρα, καθώς, σε αυτό το στάδιο της έρευνας, το πραγματικό πλαίσιο δεν είχε καθοριστεί με επαρκή ακρίβεια.

50 Υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων που καθιερώνεται με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, εναπόκειται αποκλειστικώς στο εθνικό δικαστήριο, το οποίο έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη της εκδοθησόμενης δικαστικής απόφασης, να αξιολογήσει, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της υπόθεσης, τόσο την αναγκαιότητα της προδικαστικής αποφάσεως για την έκδοση της δικής του απόφασης όσο και το λυσιτελές των ερωτημάτων που υποβάλλει στο Δικαστήριο. Συνεπώς, εφόσον τα υποβαλλόμενα ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο υποχρεούται καταρχήν να αποφανθεί [απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2020, Openbaar Ministerie (Πλαστογραφία), C-510/19, EU:C:2020:953, σκέψη 25 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

51 Συνεπώς, συντρέχει τεκμήριο λυσιτέλειας για τα ερωτήματα που αφορούν το δίκαιο της Ένωσης. Το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να αποφανθεί επί προδικαστικού ερωτήματος που έχει υποβάλει εθνικό δικαστήριο μόνον όταν είναι πρόδηλο ότι η ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή, ακόμη, όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί [απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2020, Openbaar Ministerie (Πλαστογραφία), C-510/19, EU:C:2020:953, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

52 Στην προκειμένη περίπτωση διαπιστώνεται, πρώτον, ότι η απόφαση περί παραπομπής περιγράφει λεπτομερώς το πραγματικό και το νομικό πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, καθώς και τους λόγους για τους οποίους το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι η απάντηση στα υποβαλλόμενα ερωτήματα είναι αναγκαία για την έκδοση της δικής του απόφασης.

53 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει επίσης ότι ο χαρακτηρισμός της «διακεκριμένης παραπλάνησης», ο οποίος προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο για πραγματικά περιστατικά όπως αυτά που προσάπτονται στην εταιρία Χ, εξαρτάται από το αν το επίμαχο στη διαφορά της κύριας δίκης λογισμικό μπορεί να θεωρηθεί ως «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, του οποίου η χρήση απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού.

54 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης την οποία ζητεί το εθνικό δικαστήριο δεν έχει καμιά σχέση με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης.

55 Περαιτέρω, όσον αφορά τη διαπίστωση της στοιχειοθέτησης του αδικήματος της διακεκριμένης παραπλάνησης κατά το γαλλικό ποινικό δίκαιο, υπενθυμίζεται ότι, καθόσον, στο πλαίσιο διαδικασίας του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, η ερμηνεία του εθνικού δικαίου και η εξέταση των προϋποθέσεων που προβλέπονται από αυτό εμπίπτει αποκλειστικά στην αρμοδιότητα του εθνικού δικαστηρίου (απόφαση της 13ης Νοεμβρίου 2018, Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, σκέψη 24 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), η επιχειρηματολογία της εταιρίας Χ ως προς το σημείο αυτό δεν αρκεί για να ανατρέψει το τεκμήριο λυσιτέλειας για το οποίο έγινε λόγος στη σκέψη 51 της παρούσας απόφασης.

56 Το ίδιο ισχύει και για την επιχειρηματολογία της εταιρίας Χ σχετικά με την αρχή nullum crimen nulla poena sine lege. Πράγματι, δεδομένου ότι ο κανονισμός 715/2007 δεν προβλέπει ποινικές κυρώσεις, η αρχή αυτή δεν ασκεί επιρροή στην εκτίμηση του παραδεκτού της παρούσας αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως.

57 Τέλος, δεν μπορεί να γίνει δεκτή η επιχειρηματολογία της εταιρίας Χ σύμφωνα με την οποία τα υποβαλλόμενα προδικαστικά ερωτήματα δεν αποτέλεσαν αντικείμενο κατ' αντιμωλίαν συζήτησης, δεδομένου ότι το άρθρο 267 ΣΛΕΕ δεν εξαρτά την υποβολή προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο από τον κατ' αντιμωλία χαρακτήρα της ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου διαδικασίας [απόφαση της 16ης Ιουλίου 2020, Governo della Repubblica italiana (Καθεστώς των Ιταλών ειρηνοδικών), C-658/18, EU:C:2020:572, σκέψη 63].

58 Κατά συνέπεια, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως υποβάλλεται παραδεκτώς.

Επί της ουσίας

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

59 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ένα λογισμικό που είναι ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα ή επεμβαίνει σε αυτήν συνιστά «στοιχείο σχεδιασμού», κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.

60 Το άρθρο 3, παράγραφος 10, του κανονισμού 715/2007 ορίζει το «σύστημα αναστολής» ως «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».

61 Από τη διάταξη αυτή δεν προκύπτει ορισμός της έννοιας του «στοιχείου σχεδιασμού».

62 Συναφώς, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, προκειμένου να οριστεί η σημασία και το περιεχόμενο όρων ως προς τους οποίους το δίκαιο της Ένωσης δεν παρέχει κανέναν ορισμό, γνώμονα πρέπει να αποτελεί το συνηθισμένο τους νόημα στην καθημερινή γλώσσα, λαμβανομένων ταυτόχρονα υπόψη τόσο του πλαισίου εντός του οποίου χρησιμοποιούνται όσο και των σκοπών της ρυθμίσεως στην οποία εντάσσονται (απόφαση της 1ης Οκτωβρίου 2020, Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, σκέψη 29).

63 Πρώτον, επισημαίνεται ότι, υπό τη συνήθη του έννοια, ο όρος «στοιχείο σχεδιασμού» δηλώνει αντικείμενο κατασκευασμένο με σκοπό την ένταξή του σε ένα λειτουργικό σύνολο.

64 Δεύτερον, από το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού αυτού προκύπτει ότι η έννοια του συστήματος αναστολής κατά τη διάταξη αυτή καλύπτει «κάθε» στοιχείο σχεδιασμού. Πρέπει να γίνει δεκτό συναφώς ότι, όπως υποστηρίζουν η Γαλλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, ένας τέτοιος ορισμός του συστήματος αναστολής προσδίδει στην έννοια του στοιχείου σχεδιασμού ευρύ περιεχόμενο, το οποίο καλύπτει τόσο τα μηχανικά όσο και τα ηλεκτρονικά στοιχεία που ενεργοποιούν τέτοια εξαρτήματα, εφόσον επεμβαίνουν στη λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και μειώνουν την αποτελεσματικότητά του.

65 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η εντολή για το άνοιγμα της βαλβίδας EGR δίδεται σε πραγματικό χρόνο από έναν από τους υπολογιστές ελέγχου κινητήρα, ο οποίος αποτελεί σύστημα πληροφορικής ενσωματωμένο στο όχημα. Έτσι, με βάση τις πληροφορίες που παρέχουν διάφοροι αισθητήρες, οι οποίες αφορούν, μεταξύ άλλων, την ταχύτητα ή η θερμοκρασία του κινητήρα, η εν λόγω μονάδα διαβιβάζει οδηγίες στον ενεργοποιητή της βαλβίδας EGR. Η αποτελεσματικότητα της απορρύπανσης συνδέεται με το άνοιγμα της βαλβίδας αυτής, το οποίο υπαγορεύεται από τον πηγαίο κώδικα του λογισμικού που είναι ενσωματωμένο στη μονάδα.

66 Κατά συνέπεια, εφόσον επεμβαίνει στη λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και μειώνει την αποτελεσματικότητά του, ένα λογισμικό όπως το επίμαχο στη διαφορά της κύριας δίκης, το οποίο είναι ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου κινητήρα, συνιστά «στοιχείο σχεδιασμού», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007.

67 Η ευρεία αυτή ερμηνεία της έννοιας του «στοιχείου σχεδιασμού» επιρρωννύεται από τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός 715/2007, ο οποίος, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 6, συνίσταται στη σημαντική μείωση των εκπομπών NOx από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση.

68 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι συνιστά «στοιχείο σχεδιασμού», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, ένα 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.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

69 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν εάν το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι εμπίπτουν στην έννοια του «συστήματος ελέγχου των εκπομπών», κατά τη διάταξη αυτή, μόνον οι τεχνολογίες και η λεγόμενη μέθοδος «μετεπεξεργασίας των καυσαερίων» οι οποίες μειώνουν τις εκπομπές σε μεταγενέστερο στάδιο, ήτοι μετά τη δημιουργία τους, ή και εκείνες οι οποίες μειώνουν τις εκπομπές σε προγενέστερο στάδιο, ήτοι κατά τη δημιουργία τους, όπως το σύστημα EGR.

70 Υπενθυμίζεται εκ προοιμίου ότι υπάρχουν δύο μέθοδοι που μπορούν να εφαρμοστούν από τους κατασκευαστές στα πετρελαιοκίνητα οχήματα με σκοπό τη μείωση των ρυπογόνων εκπομπών. Αφενός, η λεγόμενη μέθοδος στο εσωτερικό του κινητήρα, όπως το σύστημα EGR, η οποία συνίσταται στη μείωση της δημιουργίας ρύπων μέσα στον ίδιο τον κινητήρα και, αφετέρου, η λεγόμενη μέθοδος «μετεπεξεργασίας των καυσαερίων», η οποία συνίσταται στην επεξεργασία των εκπομπών καυσαερίων μετά τη δημιουργία τους.

71 Ο κανονισμός 715/2007 δεν ορίζει την έννοια του «συστήματος ελέγχου των εκπομπών» καθεαυτήν, υπενθυμίζει, όμως, στο προοίμιό του ότι, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της μείωσης των εκπομπών τον οποίον επιδιώκει, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν μηχανισμοί για τη μέτρηση και, κατά συνέπεια, για τον έλεγχο των εκπομπών κατά τη χρήση του οχήματος.

72 Κατά τη νομολογία που υπενθυμίζεται στη σκέψη 62 της παρούσας απόφασης, προκειμένου να οριστεί η σημασία και το περιεχόμενο όρων ως προς τους οποίους το δίκαιο της Ένωσης δεν παρέχει κανέναν ορισμό, γνώμονα πρέπει να αποτελεί το συνηθισμένο τους νόημα στην καθημερινή γλώσσα, λαμβανομένων ταυτόχρονα υπόψη τόσο του πλαισίου εντός του οποίου χρησιμοποιούνται όσο και των σκοπών της ρύθμισης στην οποία εντάσσονται.

73 Καταρχάς, επισημαίνεται ότι, από γραμματικής απόψεως, το σύστημα ελέγχου των εκπομπών αποτελεί συστατικό του οχήματος το οποίο έχει ως σκοπό τον έλεγχο των εκπομπών του τελευταίου.

74 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει συναφώς ότι το σύστημα EGR αποτελεί μηχανισμό με μοναδικό σκοπό τη μείωση και, επομένως, τον έλεγχο των εκπομπών NOx. Κατά συνέπεια, από το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 δεν μπορεί να συναχθεί ότι ένας τέτοιος μηχανισμός δεν θα μπορούσε, από τεχνικής απόψεως, να αποτελέσει τμήμα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, καθόσον καθιστά δυνατό τον έλεγχο του όγκου εκπομπών NOx βάσει προκαθορισμένων παραμέτρων.

75 Εν συνεχεία, η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Η διάταξη αυτή, η οποία περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο Ι του κανονισμού αυτού που αναφέρεται στο αντικείμενό του, στο πεδίο εφαρμογής του και στους ορισμούς, πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των διαφόρων διατάξεων του κανονισμού αυτού, καθώς και του κανονιστικού πλαισίου έγκρισης των μηχανοκίνητων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στο οποίο εντάσσεται ο κανονισμός αυτός.

76 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι το παράρτημα IV, μέρος Ι, της οδηγίας-πλαισίου απαριθμεί τις νομοθετικές πράξεις που προβλέπουν τις ουσιαστικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση έγκρισης τύπου μηχανοκίνητου οχήματος. Ο κανονισμός 715/2007 περιλαμβάνεται στο παράρτημα αυτό και προβλέπει, στο άρθρο 5, ότι ο κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπον 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 κανονισμό αυτόν και τα μέτρα εφαρμογής του. Όσον αφορά τον έλεγχο των εκπομπών, το άρθρο αυτό επιβάλλει ειδικές τεχνικές απαιτήσεις, οι οποίες προβλέφθηκαν με τον κανονισμό 692/2008. Ο τελευταίος αυτός κανονισμός παραπέμπει με τη σειρά του στον κανονισμό 83 ΟΕΕ-ΗΕ σε σχέση με ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου οχημάτων.

77 Όσον αφορά, πρώτον, τον κανονισμό 715/2007, το άρθρο 4, παράγραφος 2, προβλέπει ότι τα τεχνικά μέτρα που λαμβάνει ο κατασκευαστής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εκπομπές εξάτμισης, μεταξύ άλλων, περιορίζονται αποτελεσματικά καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων και υπό ομαλές συνθήκες λειτουργίας. Το άρθρο 3, σημείο 6, του εν λόγω κανονισμού ορίζει συναφώς την έννοια των «εκπομπών αγωγού εξαγωγής [εξάτμισης]» ως τις «εκπομπές αερίων ρύπων και σωματιδιακών ρύπων».

78 Επομένως, οι διατάξεις αυτές καθορίζουν μόνον τον σκοπό που πρέπει να επιτευχθεί από τους κατασκευαστές, ήτοι τον περιορισμό των εκπομπών αγωγού εξαγωγής [εξάτμισης], χωρίς να προσδιορίζουν τα μέσα για την επίτευξή του.

79 Κατά συνέπεια, το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, εξεταζόμενο υπό το πρίσμα των λοιπών διατάξεων του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι ο όρος «σύστημα ελέγχου των εκπομπών» δεν αποκλείει τις τεχνολογίες και τη μέθοδο που μειώνουν τις εκπομπές σε προγενέστερο στάδιο, ήτοι κατά τη δημιουργία τους.

80 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι ο κανονισμός 83 ΟΕΕ-ΗΕ, και ιδίως το άρθρο 2.16 αυτού, αναφέρεται επίσης στην έννοια του «συστήματος ελέγχου εκπομπών», χωρίς ωστόσο να διευκρινίζει αν η έννοια αυτή παραπέμπει στα μέτρα που λαμβάνονται για την αντιμετώπιση των εκπομπών μετά τη δημιουργία τους ή σε εκείνα που αποσκοπούν στον περιορισμό της δημιουργίας τους.

81 Ειδικότερα, η διάταξη αυτή ορίζει τη «διάταξη [σύστημα] αναστολής» με όρους παρόμοιους με εκείνους του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Κατά συνέπεια, από το άρθρο 2.16 δεν μπορεί να συναχθεί ότι το «σύστημα ελέγχου των εκπομπών», κατά την έννοια του άρθρου αυτού, καλύπτει μόνον τις τεχνολογίες και τη μέθοδο που μειώνουν τις εκπομπές καυσαερίων μετά τη δημιουργία τους και όχι εκείνες που αποσκοπούν στον περιορισμό της δημιουργίας τους.

82 Επιπλέον, στο σημείο 7.3.1.2 του κανονισμού 83 ΟΕΕ-ΗΕ, με τίτλο «Σύστημα ελέγχου των ρύπων», αναφέρεται ότι το σύστημα EGR αποτελεί μία από τις εν λόγω παραμέτρους. Επομένως, από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι το σύστημα EGR εμπίπτει στην έννοια του «συστήματος ελέγχου των εκπομπών».

83 Τρίτον, μολονότι ο κανονισμός 692/2008 ορίζει, στο άρθρο 2, σημείο 18, ότι το «σύστημα ελέγχου εκπομπών» είναι «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», και ο ίδιος αυτός κανονισμός περιέχει πολλές διατάξεις σχετικές με τα διάφορα συστήματα επεξεργασίας των εκπομπών που είναι τοποθετημένα στο σύστημα εξάτμισης των οχημάτων και τα χαρακτηρίζει ως «σύστημα ελέγχου εκπομπών», απαριθμεί επίσης, υπό τον ίδιο χαρακτηρισμό, διάφορα συστήματα στο εσωτερικό του κινητήρα τα οποία έχουν ως σκοπό τον περιορισμό των εκπομπών. Συναφώς, το προσάρτημα 2 του

παραρτήματος XI του κανονισμού αυτού μνημονεύει ρητώς την ανακυκλοφορία των καυσαερίων στον κατάλογο των συστημάτων ελέγχου εκπομπών. Αυτόν τον σκοπό, όμως, έχει και το σύστημα EGR.

84 Εξάλλου, υπενθυμίζεται ότι στις διαδικασίες έγκρισης ανά τύπο μηχανοκίνητων οχημάτων το επίπεδο των εκπομπών μετράται πάντοτε κατά την έξοδο από το δοχείο εξάτμισης, όπως προκύπτει από το παράρτημα 3 του κανονισμού 692/2008. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να γίνει διάκριση μεταξύ της μεθόδου που μειώνει τις εκπομπές καυσαερίων μετά τη δημιουργία τους και εκείνης που αποσκοπεί στον περιορισμό της δημιουργίας τους.

85 Επομένως, από τα συμφραζόμενα του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 προκύπτει ότι η έννοια του «συστήματος ελέγχου εκπομπών» περιλαμβάνει τόσο τις τεχνολογίες και τη μέθοδο στο εσωτερικό του κινητήρα των οχημάτων που αποσκοπούν στον περιορισμό των εκπομπών μετά τη δημιουργία τους όσο και εκείνες που αποσκοπούν στον περιορισμό της δημιουργίας τους.

86 Τέλος, η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται και από τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός 715/2007, ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας.

87 Ειδικότερα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 715/2007, οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές θα πρέπει να εναρμονιστούν ιδίως για να διασφαλιστεί ο σκοπός αυτός. Εξάλλου, στην αιτιολογική σκέψη 5 του κανονισμού αυτού αναφέρεται ότι η επίτευξη των στόχων της Ένωσης για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα απαιτεί συνεχή προσπάθεια για τη μείωση των εκπομπών των οχημάτων. Στην αιτιολογική σκέψη 6 διευκρινίζεται ότι είναι ειδικότερα απαραίτητη η σημαντική μείωση των εκπομπών NOx από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση.

88 Το άρθρο 4 του κανονισμού 715/2007 επιβάλλει στον κατασκευαστή την υποχρέωση να αποδείξει ότι τα τεχνικά μέτρα που έχει λάβει διασφαλίζουν τον πραγματικό περιορισμό, μεταξύ άλλων, των εκπομπών εξάτμισης, τούτο δε καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων, υπό ομαλές συνθήκες χρήσης.

89 Κατά συνέπεια, είναι σύμφωνη με τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός 715/2007 η ερμηνεία της έννοιας του «συστήματος ελέγχου των εκπομπών» που περιέχεται στο άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού, σύμφωνα με την οποία η έννοια του «συστήματος ελέγχου των εκπομπών» περιλαμβάνει τόσο τις τεχνολογίες και τις μεθόδους στο εσωτερικό του κινητήρα των οχημάτων που αποσκοπούν στον περιορισμό των εκπομπών μετά τη δημιουργία τους όσο και εκείνες που αποσκοπούν στον περιορισμό της δημιουργίας τους. Πράγματι, όπως επισήμανε η γενική εισαγγελέας στο σημείο 106 των προτάσεών της, ο περιορισμός του περιεχομένου της έννοιας αυτής μόνον στις τεχνολογίες και τις μεθόδους που μειώνουν τις εκπομπές καυσαερίων μετά τη δημιουργία τους θα στερούσε από τον κανονισμό 715/2007 σημαντικό μέρος της πρακτικής αποτελεσματικότητάς του.

90 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ως «σύστημα ελέγχου των εκπομπών», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, 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.

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος, υπό α′ και γ′

91 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, υπό α′ και γ′, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, ένα σύστημα το οποίο ανιχνεύει κάθε παράμετρο σχετική με τη διεξαγωγή των διαδικασιών έγκρισης τύπου που προβλέπει ο κανονισμός αυτός, 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 εμφανίζεται, σε ad hoc βάση, και κατά τη χρήση του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες.

92 Υπενθυμίζεται ότι, στο πλαίσιο της μερικής έγκρισης τύπου που αφορά τις εκπομπές ρύπων, τα οχήματα υποβάλλονται σε δοκιμή με βάση το προφίλ ταχύτητας NEDC, το οποίο συνίσταται στην επανάληψη, σε εργαστηριακό περιβάλλον, τεσσάρων κύκλων εκτός πόλης. Το προφίλ αυτό επιτρέπει, μεταξύ άλλων, να εξακριβωθεί αν η ποσότητα των εκπεμπόμενων NOx υπολείπεται του ανώτατου ορίου που προβλέπει ο κανονισμός 715/2007. Οι κύκλοι δοκιμών για τις εκπομπές των οχημάτων στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής δεν στηρίζονται στις πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας.

93 Το επίμαχο στην κύρια δίκη λογισμικό καθιστά δυνατή την ανίχνευση των παραμέτρων που αντιστοιχούν σε εκείνες των εργαστηριακών δοκιμών με βάση το προφίλ NEDC και, ενδεχομένως, το μεγαλύτερο άνοιγμα της βαλβίδας EGR με σκοπό τη διοχέτευση μεγαλύτερου μέρους των καυσαερίων στον συλλέκτη εισδοχής και τη μείωση, κατ' αυτόν τον τρόπο, των εκπομπών του ελεγχόμενου οχήματος. Επομένως, το λογισμικό αυτό καθιστά δυνατή την ενίσχυση της λειτουργίας της βαλβίδας EGR, προκειμένου οι εκπομπές να μην υπερβαίνουν τα ανώτατα όρια που θέτει ο κανονισμός 715/2007. Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι, όταν το εν λόγω λογισμικό δεν ανιχνεύει το προφίλ NEDC και θεωρεί, ως εκ τούτου, ότι το όχημα βρίσκεται υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, διαπιστώνονται εκπομπές NOx υψηλότερες από εκείνες που συνελέγησαν κατά το στάδιο των δοκιμών, οι οποίες μάλιστα υπερβαίνουν τα όρια που θέτει ο κανονισμός 715/2007.

94 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο εντός του οποίου εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 18ης Νοεμβρίου 2020, Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, σκέψη 39 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

95 Κατ' αρχάς, από το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 προκύπτει ότι ένα σύστημα αναστολής έχει ως σκοπό να «μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος».

96 Κατά συνέπεια, από το γράμμα της διάταξης αυτής θα μπορούσε να συναχθεί ότι ένας μηχανισμός όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη σύστημα EGR, ο οποίος τοποθετείται προκειμένου να εξασφαλίσει τον περιορισμό των εκπομπών σύμφωνα με τον κανονισμό 715/2007, πρέπει να είναι σε λειτουργία τόσο κατά την περίοδο των εργαστηριακών δοκιμών έγκρισης όσο και κατά τη χρήση του οχήματος υπό κανονικές συνθήκες.

97 Εν συνεχεία, όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, από τη σκέψη 77 της παρούσας απόφασης προκύπτει ότι, δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 2, του κανονισμού, τα τεχνικά μέτρα που λαμβάνει ο κατασκευαστής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εκπομπές εξάτμισης περιορίζονται αποτελεσματικά καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων και υπό ομαλές συνθήκες λειτουργίας. Επιπλέον, το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού προβλέπει ότι ο κατασκευαστής οφείλει να εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπον ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που επηρεάζουν τις εκπομπές να επιτρέπουν στο όχημα, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται προς τα όρια εκπομπών που προβλέπουν ο εν λόγω κανονισμός και τα μέτρα εφαρμογής του.

98 Διαπιστώνεται ότι από το πλαίσιο αυτό δεν προκύπτουν στοιχεία βάσει των οποίων θα μπορούσε να γίνει διάκριση μεταξύ της λειτουργίας του επίμαχου μηχανισμού κατά το στάδιο της δοκιμής έγκρισης και της λειτουργίας του κατά την οδήγηση υπό κανονικές συνθήκες χρήσης των οχημάτων. Μάλιστα, όπως επισήμανε η γενική εισαγγελέας στο σημείο 124 των προτάσεών της, η εφαρμογή μηχανισμού του οποίου μοναδικός σκοπός είναι να διασφαλίσει τη συμμόρφωση προς τα προβλεπόμενα από τον κανονισμό 715/2007 όρια κατά τις εργαστηριακές δοκιμές είναι αντίθετη προς την υποχρέωση διασφάλισης αποτελεσματικού περιορισμού των εκπομπών υπό κανονικές συνθήκες χρήσης του οχήματος.

99 Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνει δεκτή η ερμηνεία του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 σύμφωνα με την οποία συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, ένα λογισμικό όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, το οποίο τροποποιεί το επίπεδο των εκπομπών των οχημάτων ανάλογα με τις συνθήκες οδήγησης που ανιχνεύει και εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τα όρια εκπομπών μόνον όταν οι συνθήκες αυτές αντιστοιχούν σε εκείνες που ισχύουν κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου. Επομένως, ένας τέτοιος μηχανισμός αποτελεί σύστημα αναστολής ακόμη και αν η βελτίωση των επιδόσεων του συστήματος ελέγχου των εκπομπών μπορεί να εμφανιστεί, σε ad hoc βάση, και κατά τη χρήση του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες.

100 Τέλος, η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός 715/2007, ο οποίος, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 86 και 87 της παρούσας απόφασης, συνίσταται στη σημαντική μείωση των εκπομπών NOx και στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας.

101 Πράγματι, το γεγονός ότι οι πραγματικές συνθήκες χρήσης των οχημάτων μπορούν κατ' εξαίρεση, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, να ανταποκρίνονται στις συνθήκες οδήγησης που ισχύουν κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου και, ως εκ τούτου, να βελτιώνουν ad hoc την επίδοση του επίμαχου μηχανισμού δεν ασκεί επιρροή στην ερμηνεία αυτή, καθώς ο σκοπός της μείωσης των εκπομπών NOx δεν επιτυγχάνεται συνήθως υπό κανονικές συνθήκες χρήσης των οχημάτων.

102 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο τρίτο ερώτημα, υπό α′ και γ′, πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, μηχανισμός ο οποίος ανιχνεύει κάθε παράμετρο σχετική με τη διεξαγωγή των διαδικασιών έγκρισης τύπου που προβλέπονται από τον κανονισμό αυτόν, 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 εμφανίζεται, σε ad hoc βάση, και κατά τη χρήση του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες.

Επί του τρίτου ερωτήματος, υπό β′, και επί του τετάρτου ερωτήματος

103 Επισημαίνεται εκ προοιμίου ότι το τρίτο ερώτημα, υπό β′, και το τέταρτο ερώτημα αφορούν όλες τις εξαιρέσεις του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι οι εξαιρέσεις του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχεία β′ και γ′, του εν λόγω κανονισμού αυτού δεν ασκούν επιρροή για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης. Επομένως, παρέλκει η ερμηνεία των στοιχείων β′ και γ′ του εν λόγω άρθρου 5, παράγραφος 2.

104 Επομένως, με τα εν λόγω ερωτήματα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, το οποίο βελτιώνει συστηματικώς την επίδοση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών των οχημάτων κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου σε σχέση με εκείνη που διαπιστώνεται υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση από την απαγόρευση τέτοιων συστημάτων την οποία προβλέπει η εν λόγω διάταξη, επειδή το σύστημα αυτό συμβάλλει στην πρόληψη της γήρανσης του κινητήρα ή της συσσώρευσης ρύπων σε αυτόν.

105 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, η απαγόρευση αυτή υπόκειται σε τρεις εξαιρέσεις, μεταξύ των οποίων η προβλεπόμενη στο στοιχείο α′ της διάταξης αυτής, σύμφωνα με την οποία η απαγόρευση αυτή 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».

106 Διαπιστώνεται 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.

107 Υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από τη νομολογία που μνημονεύεται στη σκέψη 62 της παρούσας απόφασης, δεδομένου ότι ο κανονισμός 715/2007 δεν περιέχει κανέναν ορισμό των ως άνω εννοιών, για τον προσδιορισμό της σημασίας και του περιεχομένου των όρων αυτών, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, γνώμονα πρέπει να αποτελεί το συνηθισμένο τους νόημα στην καθημερινή γλώσσα, λαμβανομένων ταυτόχρονα υπόψη τόσο του πλαισίου εντός του οποίου χρησιμοποιούνται όσο και των σκοπών της ρύθμισης στην οποία εντάσσονται.

108 Με το συνηθισμένο του νόημα στην καθημερινή γλώσσα, ο όρος «ατύχημα» αναφέρεται, όπως επισήμανε η γενική εισαγγελέας στο σημείο 135 των προτάσεών της, σε αιφνίδιο και απροσδόκητο συμβάν το οποίο συνεπάγεται ζημίες ή κινδύνους, όπως τραυματισμούς ή τον θάνατο. Ο δε όρος «ζημία» σημαίνει την οφειλόμενη γενικά σε βίαιη ή αιφνίδια αιτία ζημία.

109 Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007, 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.

110 Επισημαίνεται συναφώς ότι η συσσώρευση ρύπων στον κινητήρα και η γήρανσή του δεν μπορούν να θεωρηθούν ως «ατύχημα» ή «ζημία», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, καθώς, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, είναι καταρχήν προβλέψιμες και εγγενείς στη φυσιολογική λειτουργία του οχήματος.

111 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από το συγκείμενο του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007, το οποίο εισάγει εξαίρεση από την απαγόρευση της χρήσης συστημάτων αναστολής τα οποία περιορίζουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, καθώς και από τον σκοπό που επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός. Πράγματι, κάθε εξαίρεση πρέπει να τυγχάνει συσταλτικής ερμηνείας, η οποία να μη θίγει την πρακτική αποτελεσματικότητά της και να μην έρχεται σε αντίθεση με τον σκοπό της (βλ. κατ' αναλογίαν απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2014, Deckmyn και Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, σκέψεις 22 και 23).

112 Το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007, δεδομένου ότι συνιστά εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσης συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, πρέπει να τύχει συσταλτικής ερμηνείας.

113 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται επίσης από τον σκοπό του κανονισμού 715/2007, ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας και στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα εντός της Ένωσης, η οποία προϋποθέτει την αποτελεσματική μείωση των εκπομπών NOx καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων. Η απαγόρευση του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού θα καθίστατο κενή περιεχομένου και θα στερούνταν κάθε πρακτικής αποτελεσματικότητας αν επιτρεπόταν στους κατασκευαστές να εξοπλίζουν τα αυτοκίνητα οχήματα με τέτοια συστήματα αναστολής με μοναδικό σκοπό την προστασία του κινητήρα από τη συσσώρευση ρύπων και τη γήρανση.

114 Κατά συνέπεια, όπως επισήμανε η γενική εισαγγελέας στο σημείο 146 των προτάσεών της, μόνον οι άμεσοι κίνδυνοι ζημιών που δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος μπορούν να δικαιολογήσουν τη χρήση συστήματος αναστολής.

115 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο τρίτο ερώτημα, υπό α′, και στο τέταρτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, 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 τη διάταξη αυτή εξαίρεση από την απαγόρευση τέτοιων συστημάτων η οποία αφορά την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, ακόμη και αν το σύστημα αυτό συμβάλλει στην πρόληψη της γήρανσης του κινητήρα ή της συσσώρευσης ρύπων σε αυτόν.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφαίνεται:

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, έχει την έννοια ότι συνιστά «στοιχείο σχεδιασμού», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, ένα 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.**

2) **Το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ως «σύστημα ελέγχου των εκπομπών», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, νοούνται τόσο οι τεχνολογίες και η λεγόμενη μέθοδος «μετεπεξεργασίας καυσαερίων», οι οποίες μειώνουν τις εκπομπές σε μεταγενέστερο στάδιο, ήτοι μετά τη δημιουργία τους, όσο και εκείνες οι οποίες μειώνουν τις εκπομπές σε προγενέστερο στάδιο, ήτοι κατά τη δημιουργία τους, όπως το σύστημα ανακυκλοφορίας καυσαερίων.**

3) **Το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, μηχανισμός ο οποίος ανιχνεύει κάθε παράμετρο σχετική με τη διεξαγωγή των διαδικασιών έγκρισης τύπου που προβλέπονται από τον κανονισμό αυτόν, 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 εμφανίζεται, σε ad hoc βάση, και κατά τη χρήση του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες.**

4) **Το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, 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 τη διάταξη αυτή εξαίρεση από την απαγόρευση τέτοιων συστημάτων η οποία αφορά την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, ακόμη και αν το σύστημα αυτό συμβάλλει στην πρόληψη της γήρανσης του κινητήρα ή της συσσώρευσης ρύπων σε αυτόν.**

(υπογραφές)