

Υπόθεση C-251/23

**Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως κατά το άρθρο 98,
παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου**

Ημερομηνία καταθέσεως:

19 Απριλίου 2023

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Duisburg (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

5 Απριλίου 2023

Ενάγων:

OB

Εναγομένη:

Mercedes-Benz Group AG

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 σε σχέση με μη επιτρεπόμενα συστήματα αναστολής και επεμβάσεις επί κίνησης δοκιμής σε πετρελαιοκίνητα επιβατηγά αυτοκίνητα

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, άρθρο 267 ΣΛΕΕ, ιδίως

Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1-16) (στο εξής: κανονισμός 715/2007)

Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων,

κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1) (στο εξής: οδηγία 2007/46)

Κανονισμός (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση 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 (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ 2008, L 199, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 692/2008)

Οδηγία 80/1268/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1980, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ισχύ των κινητήρων των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ 190, L 375, σ. 36) (στο εξής: οδηγία 80/1268/ΕΟΚ)

Οδηγία 1999/100/ΕΚ της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 1999, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 80/1268/ΕΟΚ σχετικά με το εκπεμπόμενο διοξείδιο του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων των μηχανοκινήτων οχημάτων (ΕΕ 1999, L 334, σ. 36) (στο εξής: οδηγία 1999/100/ΕΚ)

Προδικαστικά ερωτήματα

Η διαφορά παραπέμπεται δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Δικαστήριο) με αίτημα να απαντηθούν τα προδικαστικά ερωτήματα που παρατίθενται κατωτέρω, όσον αφορά δε το δεύτερο, το τρίτο, το τέταρτο και το πέμπτο ερώτημα, αυτά να απαντηθούν μόνο σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα:

1. Πληροί τις προδιαγραφές του ευρωπαϊκού δικαίου πετρελαιοκίνητο όχημα για το οποίο εφαρμόζεται το πρότυπο εκπομπών Euro 5, ανεξαρτήτως του αν στο σύστημα ελέγχου του είναι εγκατεστημένο κύκλωμα το οποίο εμπίπτει στην έννοια του συστήματος αναστολής κατά το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, αν, λόγω του τρόπου κατασκευής του οχήματος και των εγκατεστημένων στο σύστημα ελέγχου λειτουργιών, είναι εκ προοιμίου σαφές ότι, αφού θερμανθεί, ο κινητήρας εκλύει στο «μείγμα» πλέον των 180 mg οξειδίων του αζώτου ανά χιλιόμετρο, ακόμα και αν υποβάλλεται σε δοκιμαστική λειτουργία σύμφωνα με τον ΝΕΔC σε αυτή την κατάσταση;

2. Μπορεί ένα στοιχείο σχεδιασμού οχήματος 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, ανάλογα με το αποτέλεσμα του ελέγχου, την αυξομείωση των παραμέτρων της διαδικασίας καύσης στον κινητήρα, να μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των

εκπομπών κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 και, κατά συνέπεια, να αποτελεί σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 και στην περίπτωση που η βάση του αποτελέσματος του ελέγχου αυξομείωση των παραμέτρων της διαδικασίας εσωτερικής καύσης που προκαλεί το στοιχείο σχεδιασμού αυξάνει μεν τις εκπομπές συγκεκριμένης επιβλαβούς ουσίας, όπως οξείδια του αζώτου, ταυτόχρονα όμως μειώνει κατά τον ίδιο τρόπο τις εκπομπές μίας ή περισσότερων άλλων επιβλαβών ουσιών, όπως σωματίδια, υδρογονάνθρακες, μονοξείδιο του άνθρακα και/ή διοξείδιο του άνθρακα;

3. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα: υπό ποιες προϋποθέσεις το στοιχείο σχεδιασμού συνιστά, στην περίπτωση αυτή, σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007;

4. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα: Αντιβαίνουν διατάξεις του εθνικού δικαίου οι οποίες επιβάλλουν στον αγοραστή οχήματος να αποδείξει πλήρως την ύπαρξη συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, χωρίς ο κατασκευαστής του οχήματος να υποχρεούται να παράσχει συναφώς πληροφορίες στο πλαίσιο της αποδεικτικής διαδικασίας, στο άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1 και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46 που μνημονεύονται στην απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 2023 (Mercedes-Benz Group [Ευθύνη του κατασκευαστή οχημάτων με συστήματα αναστολής], C-100/21, EU:C:2023:229), όταν από τις προαναφερθείσες διατάξεις συνάγεται ότι ο αγοραστής μηχανοκίνητου οχήματος, σε περίπτωση που αυτό είναι εξοπλισμένο με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, πρέπει να έχει αξίωση αποζημίωσης έναντι του κατασκευαστή του οχήματος (βλ. σκέψεις 91 και 93 της εν λόγω αποφάσεως);

5. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο τέταρτο ερώτημα: Ποιοι κανόνες για την κατανομή του βάρους αποδείξεως προβλέπονται από το ευρωπαϊκό δίκαιο όταν η διαφορά μεταξύ του αγοραστή οχήματος και του κατασκευαστή του αφορά αξίωση αποζημίωσης του πρώτου κατά του δεύτερου λόγω της ύπαρξης συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007; Παρέχονται στους διαδίκους διευκολύνσεις ως προς το βάρος αποδείξεως ή, κατά περίπτωση, επιβάλλονται σε αυτούς υποχρεώσεις και, αν ναι, ποιες είναι αυτές; Σε περίπτωση που επιβάλλονται υποχρεώσεις: Ποιες είναι οι συνέπειες της μη τηρήσεώς τους;

Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

ΣΛΕΕ, ιδίως άρθρο 267 και άρθρο 67, παράγραφοι 1 και 4

Κανονισμός 715/2007, ιδίως άρθρο 3, σημείο 10 και άρθρο 5, παράγραφος 1

Οδηγία 2007/46, ιδίως άρθρο 18, παράγραφος 1, άρθρο 26, παράγραφος 1, άρθρο 46 και άρθρο 3, σημείο 36

Κανονισμός 692/2008, ιδίως άρθρο 3, σημείο 9

Σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου

Bürgerliches Gesetzbuch (αστικός κώδικας, στο εξής: BGB)

Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

- 1 Ο ενάγων προβάλλει κατά της εναγομένης αξιώσεις αποζημίωσης που αφορά την αγορά μηχανοκίνητου οχήματος από αντιπροσωπεία αυτοκινήτων με την αιτιολογία ότι το επίμαχο όχημα φέρει μη επιτρεπόμενα συστήματα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.
- 2 Ο ενάγων αγόρασε το μεταχειρισμένο όχημα μάρκας Mercedes Benz, μοντέλο GLK 200 CDI – (στο εξής: επίμαχο όχημα) με σύμβαση πώλησης της 25ης Μαΐου 2016 αντί ποσού 23 700 ευρώ και με 39 000 συνολικά διανυθέντα χιλιόμετρα. Σύμφωνα με τη σύμβαση πώλησης, το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά στις 21 Νοεμβρίου 2012.
- 3 Το όχημα είναι εξοπλισμένο με πετρελαιοκινητήρα τύπου OM 651, κατασκευής της εναγομένης. Ο κινητήρας φέρεται να πληροί τις προδιαγραφές επιπέδου εκπομπών Euro 5.
- 4 Στο όχημα δεν είχε τοποθετηθεί καταλύτης με επιλεκτική καταλυτική αναγωγή (στο εξής: καταλύτης SCR), με αποτέλεσμα να μην γίνεται μετεπεξεργασία καυσαερίων μέσω καταλύτη SCR.
- 5 Στις 2 Μαΐου 2019 στο όχημα του ενάγοντος εγκαταστάθηκε ενημέρωση λογισμικού.
- 6 Ο ενάγων ισχυρίζεται ότι η εναγομένη είχε υποχρέωση να του καταβάλει αποζημίωση. Ζητεί, κατ' ουσίαν, να υποχρεωθεί η εναγομένη να καταβάλει σε αυτόν 23 700 ευρώ έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του επίμαχου οχήματος και να του καταβληθεί αποζημίωση χρήσεως ύψους 953,35 ευρώ. Η εναγομένη ζητεί την απόρριψη της αγωγής.

Επιχειρήματα του ενάγοντος

- 7 Ο ενάγων ισχυρίζεται ότι η σειρά κινητήρων OM 651 διαθέτει παράνομα συστήματα αναστολής και παράνομα θερμοκρασιακά παράθυρα.
- 8 Για τη μείωση των τιμών εκπομπών καυσαερίων έχει χρησιμοποιηθεί λογισμικό που αναγνωρίζει τη δοκιμαστική λειτουργία και κατόπιν μεταβαίνει σε διαφορετική κατάσταση λειτουργίας, η οποία συνεπάγεται μειωμένες τιμές εκπομπών καυσαερίων. Όπως υποστηρίζει περαιτέρω ο ενάγων, το λογισμικό που

χρησιμοποιείται σε αυτόν τον τύπο κινητήρα γνωρίζει δύο διαφορετικές καταστάσεις λειτουργίας που ελέγχουν την ανακυκλοφορία των καυσαερίων. Σε περίπτωση πραγματοποίησης του τεχνητού κύκλου οδήγησης που έχει καθοριστεί για τις δοκιμές υπό συνθήκες εργαστηρίου, το λογισμικό μεταβαίνει σε κατάσταση λειτουργίας με πιο χαμηλές απορρίψεις αζώτου. Το λογισμικό αυτό χρησιμοποιείται σε όλους τους κινητήρες τύπου OM 651.

- 9 Επίσης, προς τον σκοπό μείωσης των τιμών εκπομπών καυσαερίων, πρέπει να χρησιμοποιείται το λεγόμενο θερμοκρασιακό παράθυρο. Με το θερμοκρασιακό παράθυρο διασφαλίζεται ότι, όταν η εξωτερική θερμοκρασία είναι χαμηλή, μειώνεται η ανακυκλοφορία καυσαερίων, η οποία συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών οξειδίου του αζώτου. Όταν η εξωτερική θερμοκρασία είναι χαμηλότερη των 9° C η ανακυκλοφορία καυσαερίων αρχίζει να μειώνεται ή απενεργοποιείται πλήρως με αποτέλεσμα να αυξάνονται σημαντικά οι εκπομπές οξειδίου του αζώτου. Ο μηχανισμός αυτός απαγορεύεται.
- 10 Όπως υποστηρίζει ο ενάγων, ο κινητήρας διαθέτει λειτουργία Bit 15, η οποία αναστέλλει τον καθαρισμό των καυσαερίων μόλις το όχημα διανύσει απόσταση 26 χιλιομέτρων. Περαιτέρω, λόγω του συστήματος αναστολής, η απόδοση του συστήματος καθαρισμού καυσαερίων μειώνεται μετά από εκπομπή 17,6 γραμμαρίων οξειδίου του αζώτου από τον κινητήρα. Επίσης, μετά από 1 200 δευτερόλεπτα, ο ελεγκτής του κινητήρα μεταβαίνει στη «ρυπογόνο» λειτουργία, δηλαδή σε λειτουργία κατά την οποία εκπέμπονται περισσότερες ρυπογόνες ουσίες.
- 11 Κατά τον ενάγοντα, η αναβάθμιση του λογισμικού επέτεινε την ανεπάρκεια του συστήματος αναστολής. Τούτο διότι με την αναβάθμιση δεν θεραπεύτηκε η αρχική ανεπάρκεια του παράνομου συστήματος αναστολής. Αντιθέτως, η αναβάθμιση του λογισμικού επέτεινε την ανεπάρκεια του οχήματος επιδεινώνοντας περαιτέρω τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου.
- 12 Τούτο διότι, σύμφωνα με μέτρηση που διενεργήθηκε κατά την οδηγία 80/1268/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε προσφάτως από την οδηγία 1999/100/ΕΚ, η κατανάλωση καυσίμων και οι εκπομπές καυσαερίων από τον κινητήρα υπερέβαιναν τις αναφερόμενες στο συνοδευτικό φυλλάδιο του οχήματος. Ο ενάγων υποστηρίζει ότι, σε συνθήκες κανονικής λειτουργίας στον δρόμο, η υπερκατανάλωση ανερχόταν κατά μέσο όρο σε 2 λίτρα ανά 100 διανυθέντα χιλιόμετρα, γεγονός που αποτελεί ένδειξη περί υπέρβασης συστήματος αναστολής.
- 13 Όπως τονίζει, η εναγομένη σκοπίμως επέλεξε να τοποθετήσει το μη επιτρεπόμενο αυτό σύστημα.
- 14 Το τέχνασμα της εναγομένης τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την απόφαση του ενάγοντος να προβεί στην αγορά, αποτέλεσμα της οποίας ήταν να υποστεί ζημία καθόσον το όχημα που αγόρασε δεν πληροί τις απαιτήσεις του νόμου.

15 Με βάση τη συνολική απόσταση τουλάχιστον 500 000 χιλιομέτρων που έχει διανύσει το όχημα και τη χιλιομετρική αποζημίωση, υπολογίζεται αποζημίωση χρήσεως ύψους 953,35 ευρώ.

– *Επιχειρήματα της εναγομένης*

16 Η εναγομένη υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι δεν ζημίωσε ούτε εξαπάτησε δολίως τον ενάγοντα.

17 Όπως ισχυρίζεται, το όχημα διαθέτει έγκυρη έγκριση τύπου ΕΚ η οποία επιτρέπει την απεριόριστη χρήση του. Ήδη για τον λόγο αυτόν αποκλείεται η ύπαρξη ζημίας, πολλώ δε μάλλον καθόσον στο επίμαχο όχημα είχε γίνει ενημέρωση λογισμικού και, επομένως, ήταν αδύνατον πλέον να υπάρχουν σε αυτό μη επιτρεπόμενα συστήματα αναστολής. Η σύμβαση πώλησης δεν ήταν οικονομικά ασύμφορη για τον ενάγοντα. Η αξία του οχήματος δεν μειώνεται λόγω των φερόμενων ανεπαρκειών. Κατά την εναγομένη, το όχημα διατηρεί τις οριακές τιμές των οξειδίων του αζώτου εντός του πλαισίου που καθορίζεται βάσει των εκ του νόμου προβλεπόμενων δοκιμών. Τούτο δε είναι και το μόνο σημαντικό στοιχείο.

18 Επέμβαση στην επί κλίνης δοκιμή, υπό την έννοια που προδήλως διαπιστώθηκε στη σχετική με τα οχήματα του ομίλου VW νομολογία, δεν υπήρξε στην υπό κρίση υπόθεση. Στο επίμαχο όχημα δεν τοποθετήθηκε κανένας επεμβατικός μηχανισμός μεταγωγής ο οποίος να αναγνωρίζεται στην κλίνη δοκιμών και, κατ' επέκταση, να παράγει διαφορετικές εκπομπές επ' αυτής σε σχέση με αυτές που παράγει κινούμενο στον δρόμο.

19 Σύστημα αναστολής δεν υφίσταται ούτε στο θερμοευαίσθητο σύστημα ελέγχου της ανακυκλοφορίας καυσαερίων ούτε στον ρυθμιζόμενο θερμοστάτη ψυκτικών μέσων του οχήματος.

20 Ο απαραίτητος καθορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών ρύπων δεν μπορεί να αποτελεί συγχρόνως και σύστημα αναστολής.

21 Η ανακυκλοφορία καυσαερίων ελέγχεται αφού ληφθούν υπόψη οι γενικές προϋποθέσεις, προκειμένου να επιτευχθεί επαρκής μείωση όλων των συναφών εκπομπών, να αποφεύγονται ζημίες στον κινητήρα και στο σύστημα εξαγωγής και να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία του συστήματος.

22 Πρέπει να εξευρεθεί ισορροπία μεταξύ των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και των λοιπών εκπομπών του κινητήρα. Με τον τρόπο αυτόν επιτυγχάνεται κάποιου είδους στάθμιση μεταξύ των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και των εκπομπών σωματιδίων. Η στάθμιση μεταξύ των διαφόρων ρυπογόνων ουσιών συνιστά, κατά την εναγομένη, βασική πτυχή στον σχεδιασμό του συστήματος ελέγχου των εκπομπών. Με τον καθορισμό μικτών οριακών τιμών, ο Ευρωπαϊός νομοθέτης αναγνώρισε ρητώς τη λογική της σταθμίσεως.

- 23 Όπως τόνισε η εναγομένη, για τεχνικοφυσικούς λόγους, το σύστημα ελέγχου των εκπομπών συμπεριφέρεται διαφορετικά υπό διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας. Η σύγκριση των επιπέδων εκπομπών με κρύο ή θερμό κινητήρα δεν είναι σκόπιμη. Εν πάση περιπτώσει, η βασική τεχνική διαμόρφωση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών δεν συνιστά σύστημα αναστολής όταν η διαμόρφωση βασίζεται σε τεχνικούς λόγους, ήτοι αποτελεί τεχνικώς εφικτή δομή του συστήματος ελέγχου των εκπομπών ενώ παράλληλα επιλύει κατά εύλογο τρόπο τη σύγκρουση στόχων που δημιουργείται λόγω της μείωσης των επίμαχων εκπομπών.
- 24 Αν ο βασικός σχεδιασμός του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κρινόταν με βάση την απαγόρευση συστημάτων αναστολής, τούτο θα οδηγούσε στο παράλογο αποτέλεσμα οι κατασκευαστές να αποφεύγουν να θέτουν σε λειτουργία τα συστήματα ελέγχου των εκπομπών υπό ιδανικές συνθήκες με αυξημένη αποδοτικότητα. Τούτο διότι, με αυτό το δεδομένο, η λειτουργία με μειωμένη απόδοση θα συνιστούσε πάντα ένα σύστημα αναστολής το οποίο θα έχρηζε αιτιολογικής βάσεως και, κατά την άποψη του ενάγοντος, θα έπρεπε προς αιτιολόγησή του να προβάλλονται αυστηρά λόγοι αναγόμενοι στην προστασία του κινητήρα.
- 25 Από τους ισχυρισμούς του ενάγοντος που αφορούν το θερμοευαίσθητο σύστημα ελέγχου της ανακυκλοφορίας καυσαερίων δεν συνάγεται ότι πρόκειται περί μη επιτρεπόμενου συστήματος αναστολής. Κατά τη βούληση του νομοθέτη, το σύστημα ελέγχου των εκπομπών δεν είναι απαραίτητο να έχει την ίδια απόδοση σε όλες τις θερμοκρασίες.
- 26 Το ότι στην πράξη, υπό συνθήκες λειτουργίας προθερμασμένου κινητήρα, εφαρμόζεται διαφορετικός συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων σε σχέση με εκείνον που εφαρμόζεται αφού ο κινητήρας θερμανθεί, οφείλεται σε τεχνικοφυσικούς λόγους και δεν αποτελεί ένδειξη επεμβάσεως. Η απόδοση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών καθορίζεται το πρώτον με το θερμοευαίσθητο σύστημα ελέγχου της ανακυκλοφορίας καυσαερίων.
- 27 Άλλωστε, ο ρυθμισμένος θερμοστάτης ψυκτικών μέσων δεν αποτελεί μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, δεδομένου ότι τόσο στο πλαίσιο των δοκιμών όσο και στον δρόμο λειτουργεί κατά βάση με τον ίδιο τρόπο. Όταν ο κινητήρας έχει θερμανθεί, ο ρυθμισμένος θερμοστάτης ψυκτικών μέσων δεν επηρεάζει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών στην οποία αναφέρεται το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007.
- 28 Οι τεχνικές πτυχές που αφορούν τον ρυθμισμένο θερμοστάτη ψυκτικών μέσων, τον συντελεστή ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το εύρος λειτουργίας του κινητήρα από το κρύο έως και το θερμό, έχουν ληφθεί υπόψη για τον σχεδιασμό του ρυθμισμένου θερμοστάτη ψυκτικών μέσων στο επίμαχο όχημα. Κατά τον σχεδιασμό έχουν τηρηθεί οι ισχύουσες κανονιστικές απαιτήσεις.

- 29 Η ρύθμιση του θερμοστάτη ψυκτικών μέσων συνιστά ένα τεχνικώς εύλογο και επιτρεπτό μέτρο, χωρίς όμως να πρόκειται για σύστημα αναστολής. Εν πάση περιπτώσει, από την άποψη της προστασίας του κινητήρα και των κατασκευαστικών στοιχείων, καθώς και της ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος, δικαιολογείται ο σχεδιασμός της ρυθμίσεως του θερμοστάτη ψυκτικών μέσων κατά τρόπον ώστε να περιορίζεται το πεδίο εφαρμογής του.
- 30 Κατά την εναγομένη, ο ισχυρισμός του ενάγοντος που αναφέρεται σε συγκεκριμένες λειτουργίες, είναι εσφαλμένος. Οι εν λόγω λειτουργίες δεν ήταν ενεργοποιημένες στο επίμαχο όχημα. Ειδικότερα, το όχημα δεν διαθέτει λειτουργία η οποία να αναστέλλει τον καθαρισμό των καυσαερίων μετά από διανυθείσα απόσταση 26 χιλιομέτρων, ή να διασφαλίζει ότι το σύστημα καθαρισμού καυσαερίων απενεργοποιείται μετά από 1 200 δευτερόλεπτα, ούτε λειτουργία που να απενεργοποιεί τον καθαρισμό καυσαερίων μετά την εκπομπή 17,6 γραμμαρίων οξειδίου του αζώτου.
- 31 Όσον αφορά τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου και τη συμμόρφωση με τις νομοθετικές επιταγές, σύμφωνα με τον νομικό ισχυρισμό της εναγομένης, αποκλείεται η πρόθεση ή η αντίθεση στα χρηστά ήθη. Ενδεχομένως, θα μπορούσε να θεωρηθεί ευλόγως ότι η ρύθμιση των καυσαερίων ανάλογα με τη θερμοκρασία δεν συνιστά αφ' εαυτής σύστημα αναστολής, είναι όμως καθόλα επιτρεπτή για λόγους προστασίας του κινητήρα.
- 32 Η συνολική μέση αναμενόμενη επίδοση του επίμαχου οχήματος ανέρχεται σε 200 000 χιλιόμετρα.
- 33 Δυνάμει της διατάξεως περί διεξαγωγής αποδείξεων της 12ης Νοεμβρίου 2021, το αιτούν δικαστήριο διέταξε τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων με διενέργεια έγγραφης πραγματογνωμοσύνης.

– **Σκεπτικό της απόφασης περί παραπομπής**

- 34 Βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, η υπόθεση παραπέμπεται στο Δικαστήριο με αίτημα να απαντηθούν τα προδικαστικά ερωτήματα.
- 35 Κρίσιμη για την επίλυση της διαφοράς είναι η απάντηση επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, κρίσιμη σημασία έχουν επίσης το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα. Η απάντηση στο τέταρτο και το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα ενδέχεται να είναι επίσης κρίσιμη, χωρίς όμως αυτό να είναι βέβαιο σε αυτό το στάδιο.
- 36 Από την απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα εξαρτάται αν η εναγομένη θα υποχρεωθεί σε αποζημίωση καθώς και αν –και κατά περίπτωση για ποιους ισχυρισμούς– απαιτείται να προηγηθεί αποδεικτική διαδικασία, περαιτέρω δε η απάντηση στα ερωτήματα ποιος φέρει τον κίνδυνο αδυναμίας διευκρινίσεως ενός κρίσιμου και επίμαχου πραγματικού περιστατικού και ποιος υποχρεούται σε

προκαταβολή των εξόδων που, ενδεχομένως, θα προκύψουν στο πλαίσιο της αποδεικτικής διαδικασίας.

- 37 Ο ενάγων έχει αξίωση για καταβολή αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, το άρθρο 46 και το άρθρο 3, σημείο 36, της οδηγίας 2007/46, σε περίπτωση που το επίμαχο όχημα δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης όσον αφορά τις εκπομπές και/ή στο όχημα έχει τοποθετηθεί μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Στην περίπτωση αυτή, η εναγομένη έχει χορηγήσει ανακριβές πιστοποιητικό συμμόρφωσης υπό την έννοια του άρθρου 3, σημείο 36, της οδηγίας 2007/46.
- 38 Το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι η εναγομένη, εν πάση περιπτώσει από πλευράς ουσίας, πρέπει να υποχρεωθεί να καταβάλει αποζημίωση στον ενάγοντα αν το γεγονός ότι, στο πλαίσιο διενέργειας της δοκιμής σύμφωνα με τον NEDC, το όχημα του ενάγοντος με θερμασμένο κινητήρα εκλύει στο «μείγμα» πλέον των 180 mg οξειδίων του αζώτου ανά χιλιόμετρο, είναι αντίθετο με τις προδιαγραφές περί εκπομπών που προβλέπονται από το δίκαιο της Ένωσης και/ή αν στο όχημα είναι εγκατεστημένο κύκλωμα ή σύστημα ελέγχου το οποίο επηρεάζει τις εκπομπές του οχήματος.

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

- 39 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι είναι πιθανό το επίμαχο όχημα να παραβαίνει διατάξεις της νομοθεσίας της Ένωσης, και ειδικότερα το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007, ήδη για τον λόγο ότι, με βάση το αποτέλεσμα της μέχρι τούδε διεξαχθείσας αποδεικτικής διαδικασίας, όταν ο κινητήρας τίθεται σε λειτουργία ενώ έχει ήδη θερμανθεί, εκλύει πλέον των 180 mg οξειδίων του αζώτου ανά χιλιόμετρο ακόμα και στο πλαίσιο δοκιμής διεξαχθείσας κατά τον NEDC. Εντούτοις, δεν είναι βέβαιο ότι όντως συμβαίνει αυτό.
- 40 Στηριζόμενο στη μέχρι τούδε νομολογία του Δικαστηρίου, το αιτούν δικαστήριο εξετάζει το ενδεχόμενο η οριακή τιμή οξειδίων του αζώτου σύμφωνα με το επίπεδο εκπομπών εξατμίσεως Euro 5 να εφαρμόζεται ακόμα και όταν το πετρελαιοκίνητο όχημα πραγματοποιεί έναν κύκλο δοκιμής σύμφωνα με τον NEDC, όπως εν προκειμένω.
- 41 Αφενός, στην απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιουλίου 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) αναφέρεται ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007 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. Δεδομένου ότι η οδήγηση μετά τη «θερμή εκκίνηση» του κινητήρα περιλαμβάνεται, άνευ ετέρου, στις συνήθεις χρήσεις των πετρελαιοκίνητων οχημάτων εντός της επικράτειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τούτο θα μπορούσε να έχει την έννοια ότι η οριακή τιμή των 180 mg ανά χιλιόμετρο που προβλέπεται για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου σε πετρελαιοκίνητα οχήματα τα οποία υπάγονται στο επίπεδο εκπομπών εξατμίσεως Euro 5 εφαρμόζεται και όταν τα εν λόγω οχήματα πραγματοποιούν κύκλο δοκιμής σύμφωνα με τον NEDC μετά από θερμή εκκίνηση του κινητήρα.

- 42 Από την άλλη πλευρά, βάσει του επιπέδου εκπομπών εξατμίσεως Euro 5 δεν υφίστανται απόλυτες οριακές τιμές. Αντιθέτως, καθορίστηκαν οριακές τιμές, η τήρηση των οποίων ελέγχθηκε στο πλαίσιο δοκιμής με βάση τα πρότυπα του NEFZ, και οι οποίες επομένως –εν πάση περιπτώσει υπό αυτή την έννοια μπορούν να ερμηνευτούν οι πρότυπες οριακές τιμές– έπρεπε να τηρούνται στη συγκεκριμένη δοκιμή μόνον υπό τις συνθήκες υπό τις οποίες διενεργούνται οι δοκιμές κατά τον NEDC.
- 43 Μία από τις συνθήκες δοκιμών κατά τον NEDC προβλέπει ότι αυτές διενεργούνται μετά από εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα. Από τα προβαλλόμενα πραγματικά περιστατικά συνάγεται ότι η υψηλή θερμοκρασία καύσης είναι αντιπαραγωγική όσον αφορά τις χαμηλές εκπομπές οξειδίων του αζώτου. Λόγω της αύξησης της θερμοκρασίας καύσης που προκαλεί, η θερμή εκκίνηση επηρεάζει δυσμενώς τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου.
- 44 Ως εκ τούτου, τίθεται το ζήτημα αν η οριακή τιμή του οξειδίου του αζώτου που προβλέπεται από το επίπεδο εκπομπών εξατμίσεως Euro 5 πρέπει να τηρείται και οσάκις το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή κατά τον NEDC όχι μετά από εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα αλλά μετά από θερμή εκκίνηση. Καίτοι οι κρίσεις του Δικαστηρίου στις αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) και Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571) θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε αυτό το συμπέρασμα, εντούτοις το αιτούν δικαστήριο δεν δύναται να συναγάγει παρόμοια διαπίστωση από τις αποφάσεις, με αποτέλεσμα να είναι απαραίτητη η έκδοση αποφάσεως από το Δικαστήριο.
- 45 Αν στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα δοθεί καταφατική απάντηση, το επίμαχο όχημα δεν πληροί τις προδιαγραφές που προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης. Στην περίπτωση αυτή, η εναγομένη ευθύνεται έναντι του ενάγοντος για τη ζημία που προκλήθηκε από την αιτία αυτή. Συνεπώς, η απάντηση στα λοιπά ερωτήματα που διατυπώνονται στο διατακτικό παρέλκει, τουλάχιστον σε αυτό το στάδιο.

Επί του δευτέρου, του τρίτου και του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος

- 46 Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, κρίσιμη για την ευθύνη της εναγομένης έναντι του ενάγοντος παραμένει η απάντηση στο ερώτημα κατά πόσον στο επίμαχο όχημα έχει τοποθετηθεί μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι απαραίτητη για την οριστική επίλυση της διαφοράς.

- 47 Επί του δευτέρου, του τρίτου και του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος πρέπει να διευκρινιστούν αναλυτικότερα τα κατωτέρω.

Επί του ζητήματος κατά πόσον το θερμοκρασιακό παράθυρο αποτελεί μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής

- 48 Ο ενάγων υποστήριξε, χωρίς ο ισχυρισμός αυτός να αμφισβητηθεί κατ' ουσίαν από την εναγομένη, ότι προς τον σκοπό μείωσης των τιμών εκπομπών καυσαερίων χρησιμοποιήθηκε μη επιτρεπόμενο θερμοκρασιακό παράθυρο, με το οποίο διασφαλίζεται ότι, όταν η εξωτερική θερμοκρασία είναι χαμηλή, μειώνεται ή απενεργοποιείται εντελώς η ανακυκλοφορία καυσαερίων η οποία συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών οξειδίου του αζώτου, με αποτέλεσμα να αυξάνεται σημαντικά η εκπομπή οξειδίου του αζώτου.
- 49 Το λογισμικό με το οποίο ελέγχεται το άνοιγμα της βαλβίδας ανακυκλοφορίας καυσαερίων αποτελεί στοιχείο σχεδιασμού κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Η ανακυκλοφορία καυσαερίων, η λειτουργία της οποίας μεταβάλλεται και, κατά περίπτωση, ενεργοποιείται ή απενεργοποιείται ανάλογα με το εύρος ανοίγματος ή κλεισίματος της βαλβίδας ανακυκλοφορίας καυσαερίων, αποτελεί τμήμα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. [Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες], C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψεις 68 και 90). Η ποσότητα των καυσαερίων που τροφοδοτούνται μέσω της ανακυκλοφορίας που προκαλείται με εκ νέου καύση ελέγχεται, μεταξύ άλλων, με βάση τις θερμοκρασίες.
- 50 Αν γίνει δεκτό ότι το στοιχείο σχεδιασμού που ενσωματώνεται σε όχημα αισθάνεται διάφορες παραμέτρους κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, με στόχο, ανάλογα με το αποτέλεσμα του ελέγχου αυτού, την αυξομείωση των παραμέτρων της διαδικασίας καύσης στον κινητήρια, μειώνει *διαρκώς* την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και, επομένως, συνιστά σύστημα αναστολής κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως, σε περίπτωση που η, βάσει του αποτελέσματος του ελέγχου, αυξομείωση των παραμέτρων της διαδικασίας εσωτερικής καύσης που προκαλεί το στοιχείο σχεδιασμού αυξάνει μεν τις εκπομπές συγκεκριμένης επιβλαβούς ουσίας, όπως οξείδια του αζώτου, ταυτόχρονα όμως μειώνει άλλες επιβλαβείς ουσίες, όπως υδρογονάνθρακες, πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο ότι αποτελεί σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.
- 51 Αν, αντιθέτως, γίνει δεκτό ότι το στοιχείο σχεδιασμού που ενσωματώνεται σε όχημα αισθάνεται διάφορες παραμέτρους κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, με στόχο, ανάλογα με το αποτέλεσμα του ελέγχου αυτού, την αυξομείωση των παραμέτρων της διαδικασίας καύσης στον κινητήρια, ενώ *επίσης δεν μειώνει ή μειώνει μόνο υπό ορισμένες προϋποθέσεις* την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου εκπομπών και, συνεπώς, συνιστά σύστημα αναστολής κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως, σε περίπτωση που η,

βάσει του αποτελέσματος του ελέγχου, αυξομείωση των παραμέτρων της διαδικασίας εσωτερικής καύσης που προκαλεί το στοιχείο σχεδιασμού αυξάνει μεν τις εκπομπές συγκεκριμένης επιβλαβούς ουσίας, όπως οξείδια του αζώτου, ταυτόχρονα όμως μειώνει κατά τον ίδιο τρόπο τις εκπομπές μίας ή περισσότερων άλλων επιβλαβών ουσιών, όπως υδρογονάνθρακες, ενδεχομένως δεν πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο άνευ ετέρου ότι αποτελεί σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.

- 52 Σύμφωνα με τους μέχρι τούδε προβληθέντες πραγματικούς ισχυρισμούς, η θερμοκρασία καύσης προσδιορίζεται με βάση την ποσότητα των καυσαερίων που τροφοδοτούν τη νέα καύση. Αν αυξηθεί η θερμοκρασία καύσης, αυξάνονται και οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου του οχήματος. Από την άλλη όμως, όταν η θερμοκρασία καύσης είναι υψηλότερη, μειώνεται η κατανάλωση και, κατά συνέπεια, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που είναι ανάλογες προς την κατανάλωση, όπως και οι εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα, υδρογονανθράκων, σωματιδίων και επιβλαβούς για το κλίμα μεθανίου.
- 53 Από την έκθεση πραγματογνωμοσύνης συνάγεται ότι ο εμπειρογνώμονας διενήργησε δύο κύκλους δοκιμών σύμφωνα με τον NEDC. Η πρώτη δοκιμή διεξήχθη αμέσως μετά την εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα. Η δεύτερη δοκιμή διεξήχθη αφού ο κινητήρας είχε προθερμανθεί αρκετά και, κατά συνέπεια, είχε υψηλότερη θερμοκρασία καύσης.
- 54 Από τα στοιχεία μετρήσεων που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο των δύο κύκλων δοκιμών, το αιτούν δικαστήριο συνάγει ότι, όταν οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου μειώνονται λόγω μείωσης της θερμοκρασίας καύσης, οφειλόμενη επί παραδείγματι στην ανακυκλοφορία καυσαερίων, το μειονέκτημα που συνδέεται με τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου αντικαθίσταται από άλλο μειονέκτημα, ήτοι τις αυξανόμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μονοξειδίου του άνθρακα (CO), υδρογονανθράκων (HC), σωματιδίων και μεθανίου (CH₄).
- 55 Το αιτούν δικαστήριο δεν δύναται να αποφανθεί ποιο από τα δύο μειονεκτήματα είναι λιγότερο επιβλαβές και σε ποιον από τους δύο κύκλους δοκιμών η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών είναι μικρότερη ή μεγαλύτερη. Η εν λόγω εκτίμηση, η οποία πρέπει να στηριχθεί στο δίκαιο της Ένωσης, εναπόκειται στο Δικαστήριο.
- 56 Το αιτούν δικαστήριο γνωρίζει τη νομολογία του Δικαστηρίου στις αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, και Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571), σύμφωνα με την οποία ο έλεγχος της θερμοκρασίας της ανακυκλοφορίας καυσαερίων εξασφαλίζει την τήρηση των προβλεπόμενων στον κανονισμό 715/2007 οριακών τιμών εκπομπών μόνο στο πλαίσιο του θερμοκρασιακού παραθύρου, συνιστά σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού και επιτρέπεται μόνο υπό αυστηρές προϋποθέσεις.

- 57 Από την απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 2020 (CLCV κ.λπ. [Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες], C-693/18, EU:C:2020:1040) δύναται να συναχθεί κατ' αναλογία ότι αν η λειτουργία της βαλβίδας EGR υπό κανονικές συνθήκες χρήσης ήταν η ίδια με τη λειτουργία που είχε διαπιστωθεί στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης, θα μειώνονταν και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των οχημάτων.
- 58 Στη σκέψη 36 της αποφάσεως του Δικαστηρίου της 14ης Ιουλίου 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) αναφέρεται ότι: «Κατά συνέπεια, εφόσον επεμβαίνει στη λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και μειώνει την αποτελεσματικότητά του, το λογισμικό αυτό συνιστά «στοιχείο σχεδιασμού», κατά την έννοια της ως άνω διάταξης» Πανομοιότυπη διαπίστωση διαλαμβάνεται και στις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 14ης Ιουλίου 2022 (Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, σκέψη 43) και της 17ης Δεκεμβρίου 2020, (CLCV κ.λπ. [Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες], (C-693/18, EU:C:2020:1040), σκέψη 66). Και η απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 2023 (Mercedes-Benz Group [Ευθύνη του κατασκευαστή οχημάτων με συστήματα αναστολής], C-100/21, EU:C:2023:229, σκέψη 58) αφορούσε συστήματα αναστολής. Στη νομολογία του, το Δικαστήριο δεν προχώρησε στην εξέταση του ειδικότερου ζητήματος που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας διαφοράς.
- 59 Στην παρούσα υπόθεση, σε αντίθεση με τις ως άνω παρατιθέμενες αποφάσεις, με βάση τα προσκομισθέντα στο αιτούν δικαστήριο αποτελέσματα των μετρήσεων το πρόβλημα εντοπίζεται στο ότι η μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου, λόγω μείωσης της θερμοκρασίας καύσης που επιτεύχθηκε με την ανακυκλοφορία καυσαερίων, συνοδεύεται από την αύξηση άλλων εκπομπών, όπως εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα, υδρογονανθράκων, μεθανίου και σωματιδίων.
- 60 Στη νομολογία του που αφορούσε τον ελεγχόμενο θερμοκρασιακά έλεγχο της ανακυκλοφορίας καυσαερίων, το Δικαστήριο δεν διατύπωσε, τουλάχιστον ρητώς, καμία κρίση σχετικά με τις προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν, λαμβανομένων υπόψη και των επίμαχων στην παρούσα υπόθεση αντίθετων αποτελεσμάτων, προκειμένου με την αυξομείωση της λειτουργίας μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών να μειωθεί η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007.
- Επί του ζητήματος κατά πόσον ο θερμοστάτης ψυκτικών μέσων συνιστά μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής*
- 61 Ο ρυθμισμένος θερμοστάτης ψυκτικών μέσων αποτελεί τμήμα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Το λογισμικό που ενεργοποιεί και απενεργοποιεί τον θερμοστάτη ψυκτικών μέσων και ελέγχει το άνοιγμα και κλείσιμο του θερμοστάτη σε συγκεκριμένες θερμοκρασίες, ανάλογα με την κατάσταση λειτουργίας του οχήματος, συνιστά στοιχείο σχεδιασμού κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 2020,

CLCV κ.λπ. [Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες], C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψεις 90 και 68).

- 62 Πρέπει να διευκρινιστεί, κατά πόσον το εν λόγω λογισμικό συνιστά σύστημα αναστολής. Τούτο διότι, κατά τους ισχυρισμούς της εναγομένης, με την ενεργοποίηση του θερμοστάτη ψυκτικών μέσων, τουλάχιστον υπό ορισμένες συνθήκες, η θερμοκρασία του κινητήρα και, συνεπώς, η θερμοκρασία καύσης διατηρούνται σε χαμηλά επίπεδα για λιγότερο χρόνο σε σχέση με την απενεργοποίηση, η οποία επιφέρει τα προεκτεθέντα αντίθετα αποτελέσματα.
- 63 Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, ο ενάγων ισχυρίζεται και η εναγομένη αμφισβητεί ότι για τη μείωση των τιμών εκπομπών καυσαερίων έχει χρησιμοποιηθεί λογισμικό που αναγνωρίζει τη δοκιμαστική λειτουργία και κατόπιν μεταβαίνει σε διαφορετική κατάσταση λειτουργίας, η οποία συνεπάγεται μειωμένες τιμές εκπομπών καυσαερίων.
- 64 Το σύστημα αυτό μπορεί να επηρεάζει μόνον τις παραμέτρους της διαδικασίας καύσης, δεδομένου ότι στο επίμαχο όχημα δεν έχει τοποθετηθεί διάταξη μετεπεξεργασίας καυσαερίων, επί παραδείγματι υπό μορφή καταλύτη SCR. Από αυτή την άποψη, τυχόν τοποθέτηση φίλτρου σωματιδίων ντίζελ είναι περιττή.
- 65 Κατά συνέπεια, σχετικά με τον μηχανισμό αυτόματης προσαρμογής ο οποίος έπρεπε να υφίσταται εν προκειμένω, τίθεται το ερώτημα αν και σε ποιο βαθμό το κύκλωμα αυτό είναι σε θέση να μειώσει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου εκπομπών και, επομένως, αν μπορεί να συνιστά σύστημα αναστολής.
- 66 Το ίδιο ισχύει και για τον ισχυρισμό του ενάγοντος που αφορά τη λειτουργία Bit 15, την επιδείνωση της απόδοσης του συστήματος καθαρισμού καυσαερίων και τη μετάβαση του ελεγκτή του κινητήρα μετά από 1 200 δευτερόλεπτα στη «ρυπογόνο» λειτουργία, οι οποίες, εφόσον υφίστανται, αποτελούν κυκλώματα που επηρεάζουν τις παραμέτρους της καύσης.
- 67 Συναφώς, προκύπτουν για τους ίδιους λόγους που αναφέρθηκαν ανωτέρω και τα προδικαστικά ερωτήματα που διατυπώνονται στο διατακτικό όσον αφορά την επιβαλλόμενη ερμηνεία της έννοιας της μείωσης της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου των εκπομπών.
- 68 Αν δεν απαντηθούν τα προδικαστικά ερωτήματα, οι ισχυρισμοί του ενάγοντος δεν αρκούν ούτε για τη διεξαγωγή αποδείξεων ούτε για την υποχρέωση της εναγομένης σε αποζημίωση. Αν δεν απαντηθούν τα προδικαστικά ερωτήματα, οι ισχυρισμοί της εναγομένης δεν αρκούν για την απόρριψη της αγωγής.

Επί του πέμπτου προδικαστικού ερωτήματος

- 69 Ήδη στο παρόν στάδιο της διαδικασίας πρέπει να ληφθεί υπόψη η πιθανότητα ορισμένες προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν για την ύπαρξη συστήματος αναστολής στο επίμαχο όχημα σε τελική ανάλυση να μην είναι δυνατόν να αποδειχθούν ή να καταρριφθούν. Για την περίπτωση αυτή, το αιτούν δικαστήριο

καλείται να διευκρινίσει ποιος φέρει το βάρος αποδείξεως όσον αφορά τις επίμαχες προϋποθέσεις.

- 70 Οι παρατηρήσεις του Δικαστηρίου στην απόφασή του της 21ης Μαρτίου 2023 (Mercedes-Benz Group [Ευθύνη του κατασκευαστή οχημάτων με συστήματα αναστολής], C-100/21, EU:C:2023:229, σκέψη 93) παρέχουν έρεισμα προκειμένου να εξεταστεί αν η προβλεπόμενη στο γερμανικό δίκαιο κατανομή του βάρους αποδείξεως όσον αφορά τα συστήματα αναστολής συνάδει με το δίκαιο της Ένωσης.
- 71 Κατά το γερμανικό δίκαιο, το βάρος αποδείξεως κατανέμεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο αγοραστής του οχήματος καλείται να αποδείξει πλήρως ότι συντρέχουν όλες οι πραγματικές προϋποθέσεις για την ύπαρξη συστήματος αναστολής. Τούτο διότι, εκτός από την ύπαρξη ζημίας, οφείλει να αποδείξει περαιτέρω και την παράβαση προστατευτικής διατάξεως νόμου. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, αμφότερα προϋποθέτουν ότι έχει τοποθετηθεί σύστημα αναστολής. Ως εκ τούτου, οι εξεταζόμενες στην παρούσα υπόθεση διατάξεις της οδηγίας 2007/46, οι οποίες αποβλέπουν στην ατομική προστασία του αγοραστή οχήματος για το οποίο χορηγείται υποχρεωτικά πιστοποιητικό συμμόρφωσης, αποτελούν τέτοιου είδους προστατευτικές διατάξεις νόμου.
- 72 Χωρίς την προσκόμιση εγγράφων και τη γνωστοποίηση των προγραμματισμών, ενέργειες στις οποίες η εναγομένη δεν υποχρεούται, κατά κανόνα, να προβεί βάσει του γερμανικού δικαίου, η ύπαρξη συστήματος αναστολής μπορεί να αποδειχθεί μόνο με δοκιμές υπό πραγματικές συνθήκες βάσει της αρχής «trial and error» [δοκιμές και σφάλματα], οι οποίες είναι εξαιρετικά δαπανηρές.
- 73 Το κόστος διεξαγωγής αποδείξεων για την ύπαρξη συστήματος αναστολής θα μπορούσε να ανέλθει σε τουλάχιστον 10 000 ευρώ. Το κόστος είναι πιθανό να αυξηθεί σημαντικά σε περίπτωση διεξοδικής διεξαγωγής αποδείξεων. Οι αγοραστές που δεν διαθέτουν ασφάλιση νομικής προστασίας συχνά αδυνατούν ή δυσκολεύονται να καταβάλουν τις προκαταβολές των δικαστικών εξόδων που επιβάλλονται βάσει του γερμανικού δικονομικού δικαίου για τη διεξαγωγή της αποδεικτικής διαδικασίας και, κατά περίπτωση, απέχουν από την άσκηση των δικαιωμάτων τους.
- 74 Από το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1 και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46 συνάγεται ότι ο αγοραστής μηχανοκίνητου οχήματος, σε περίπτωση που αυτό είναι εξοπλισμένο με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, πρέπει να έχει αξίωση αποζημιώσεως έναντι του κατασκευαστή του οχήματος (βλ. απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, Mercedes-Benz Group [Ευθύνη του κατασκευαστή οχημάτων με συστήματα αναστολής], C-100/21, EU:C:2023:229, σκέψεις 91 και 93).
- 75 Χρήζει διευκρινίσεως αν και σε ποιο βαθμό η εφαρμοστέα κατά το γερμανικό δίκαιο κατανομή του βάρους αποδείξεως είναι σύμφωνη με την αρχή της

αποτελεσματικότητας που διέπει το δίκαιο της Ένωσης και τι εφαρμόζεται συναφώς υπό το πρίσμα του δικαίου αυτού.

- 76 Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας πράγματι δεν είναι δυνατό να προβλεφθεί με ακρίβεια σε ποιο βαθμό οι ισχυρισμοί των διαδίκων χρήζουν αποδείξεως και πώς θα εξελιχθεί μια πιθανή διαδικασία συλλογής αποδείξεων στο πλαίσιο της παρούσας διαφοράς. Επομένως, είναι επίσης ασαφές κατά πόσον θα ανακύψει ο ανωτέρω παρατιθέμενος προβληματισμός σε σχέση με το βάρος αποδείξεως.
- 77 Εφόσον πάντως απαιτηθεί περαιτέρω διεξαγωγή αποδείξεων, τίθενται τα ζητήματα που εκτέθηκαν ανωτέρω και ιδίως το ζήτημα του ποιος είναι κατά περίπτωση υπόχρεος σε καταβολή υψηλής προκαταβολής δικαστικών εξόδων και ποιον πλήττει η αδυναμία διαπιστώσεως των επιμέρους προς απόδειξη πραγματικών περιστατικών.
- 78 Λόγω της υπό κρίση αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, θεωρείται βέβαιη η καθυστέρηση της διαδικασίας έως την έκδοση αποφάσεως από το Δικαστήριο τουλάχιστον κατά δύο έτη. Δεν είναι δυνατόν να απαιτηθεί από τους διαδίκους να υποβάλουν τα ερωτήματα αυτά σε μεταγενέστερο στάδιο της διαδικασίας λόγω της πιθανής νέας καθυστέρησης κατά τουλάχιστον δύο έτη, η οποία μπορεί να συνδέεται και με άλλες αιτήσεις προδικαστικής παραπομπής.
- 79 Τα οικεία ερωτήματα μπορούν, άνευ ετέρου, να συμπεριληφθούν στην απάντηση που θα δοθεί με την αναμενόμενη απόφαση του Δικαστηρίου. Θα ήταν ασυμβίβαστο με την αποτελεσματική έννομη προστασία, η οποία παρέχεται σε έναν χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης (βλ. Άρθρο 67 ΣΛΕΕ), να μην υποβληθεί το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτήσεως.
- 80 Κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, υποβάλλονται ερωτήματα, η απάντηση επί των οποίων κρίνεται από το αιτούν δικαστήριο αναγκαία για την έκδοση της αποφάσεώς του. Στην παρούσα υπόθεση παραμένει ασαφές το κατά πόσον η απάντηση στα ερωτήματα είναι απολύτως αναγκαία. Εντούτοις, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα είναι παραδεκτό.