

Υπόθεση C-308/23

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

Ημερομηνία κατάθεσης:

17 Μαΐου 2023

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Duisburg (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

26 Απριλίου 2023

Ενάγων:

ΥΥ

Εναγομένη:

Mercedes-Benz Group AG

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 σε σχέση με τα μη επιτρεπόμενα συστήματα αναστολής και τους χειρισμούς σε κατάσταση δοκιμής για πετρελαιοκίνητα επιβατηγά οχήματα

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 20ης 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)

Προδικαστικά ερωτήματα

1. Μπορεί ένα στοιχείο σχεδιασμού σε ένα όχημα, το οποίο αισθάνεται (ανιχνεύει) 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, προκειμένου να τροποποιηθούν οι παράμετροι της διαδικασίας καύσης στον κινητήρα, ανάλογα με το αποτέλεσμα της εν λόγω ανίχνευσης, να μειώσει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 και, ως εκ τούτου, να συνιστά σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, όταν η τροποποίηση των παραμέτρων της διαδικασίας καύσης που προκύπτουν από το αποτέλεσμα της ανίχνευσης μέσω του στοιχείου σχεδιασμού, από τη μία μεν πλευρά, αυξάνει τις εκπομπές μίας συγκεκριμένης επιβλαβούς ουσίας, για παράδειγμα των οξειδίων του αζώτου, αλλά, από την άλλη πλευρά, μειώνει ταυτόχρονα τις εκπομπές μίας ή περισσότερων άλλων επιβλαβών ουσιών, για παράδειγμα σωματιδίων, υδρογονανθράκων, του μονοξειδίου του άνθρακα και/ή του διοξειδίου του άνθρακα;

2. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα: Υπό ποιες προϋποθέσεις αποτελεί το στοιχείο σχεδιασμού σύστημα αναστολής σε μια τέτοια περίπτωση;

3. Μπορεί ένα κύκλωμα ή ένα σύστημα ελέγχου οχήματος το οποίο, μέσω της τροποποίησης των παραμέτρων της διαδικασίας καύσης η οποία προκαλείται από το ίδιο, από τη μία μεν πλευρά, αυξάνει τις εκπομπές μίας συγκεκριμένης επιβλαβούς ουσίας, για παράδειγμα των οξειδίων του αζώτου, αλλά, από την άλλη πλευρά, μειώνει ταυτόχρονα τις εκπομπές μίας ή περισσότερων άλλων επιβλαβών ουσιών, για παράδειγμα σωματιδίων, υδρογονανθράκων, μονοξειδίου του άνθρακα και/ή διοξειδίου του άνθρακα, να απαγορεύεται από το ευρωπαϊκό δίκαιο για άλλους λόγους πλην εκείνου της ύπαρξης συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007;

4. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα: Υπό ποιες προϋποθέσεις συμβαίνει αυτό;

5. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα: Επιτρέπεται κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του ως άνω κανονισμού, ακόμη και όταν αυτό δεν είναι μεν αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα, πλην όμως είναι αναγκαίο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος;

6. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα: Αντιβαίνουν διατάξεις του εθνικού δικαίου οι οποίες επιβάλλουν εξ ολοκλήρου στον αγοραστή οχήματος την υποχρέωση να αποδείξει την ύπαρξη συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, και, επιπλέον, ότι δεν συντρέχει περίπτωση βάσει της οποίας το προς εξακρίβωση σύστημα αναστολής κατά την ανωτέρω έννοια να επιτρέπεται κατ' εξαίρεση δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, χωρίς ο κατασκευαστής του οχήματος να υποχρεούται να παράσχει σχετικές πληροφορίες στο πλαίσιο της αποδεικτικής διαδικασίας, στο άρθρο 18, παράγραφος 1, στο άρθρο 26, παράγραφος 1, και στο άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46/EK, τα οποία μνημονεύονται στην απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 2023 (υπόθεση C-100/21), όταν από τις τελευταίες αυτές 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 (βλ. σκέψεις 91 και 93 της εν λόγω απόφασης);

7. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο έκτο προδικαστικό ερώτημα: Ποια είναι η προβλεπόμενη κατά το ευρωπαϊκό δίκαιο κατανομή του βάρους απόδειξης στη διαφορά μεταξύ του αγοραστή οχήματος και του κατασκευαστή του σχετικά με αξίωση αποζημίωσης του πρώτου έναντι του δεύτερου για την ύπαρξη συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, και την ύπαρξη περίπτωσης βάσει της οποίας το εν λόγω σύστημα επιτρέπεται κατ' εξαίρεση δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007; Επωφελούνται οι διάδικοι αντίστοιχα από διευκολύνσεις όσον αφορά το βάρος απόδειξης, και αν ναι, ποιες, ή υπέχουν ενδεχομένως υποχρεώσεις, και αν ναι, ποιες; Εάν υπέχουν υποχρεώσεις: Ποιες είναι οι συνέπειες της μη συμμόρφωσης με αυτές;

8. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα: Αντιβαίνουν διατάξεις του εθνικού δικαίου οι οποίες επιβάλλουν εξ ολοκλήρου στον αγοραστή οχήματος την υποχρέωση να αποδείξει την ύπαρξη κυκλώματος ή συστήματος ελέγχου το οποίο δεν χαρακτηρίζεται μεν ως σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, πλην όμως απαγορεύεται για άλλους λόγους, χωρίς ο κατασκευαστής του οχήματος να υποχρεούται να παράσχει σχετικές πληροφορίες στο πλαίσιο της αποδεικτικής διαδικασίας, στο άρθρο 18, παράγραφος 1, στο άρθρο 26, παράγραφος 1, και στο άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46/EK, τα οποία μνημονεύονται στην απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 2023 (υπόθεση C-100/21), όταν από τις τελευταίες αυτές 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 (βλ. σκέψεις 91 και 93 της εν λόγω απόφασης);

9. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο όγδοο προδικαστικό ερώτημα: Ποια είναι η προβλεπόμενη κατά το ευρωπαϊκό δίκαιο κατανομή του βάρους απόδειξης στη διαφορά μεταξύ του αγοραστή οχήματος και του κατασκευαστή

του σχετικά με αξίωση αποζημίωσης του πρώτου έναντι του δεύτερου όσον αφορά την ύπαρξη μη επιτρεπόμενου κυκλώματος ή συστήματος ελέγχου του είδους που αναφέρεται στο όγδοο προδικαστικό ερώτημα; Επωφελούνται οι διάδικοι αντίστοιχα από διευκολύνσεις όσον αφορά το βάρος απόδειξης, και αν ναι, ποιες, ή υπέχουν ενδεχομένως υποχρεώσεις, και αν ναι, ποιες; Εάν υπέχουν υποχρεώσεις: Ποιες είναι οι συνέπειες της μη συμμόρφωσης με αυτές;

Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

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

Κανονισμός 715/2007, ιδίως άρθρο 3, σημείο 10, και άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α΄

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

Σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου

Bürgerliches Gesetzbuch (γερμανικός αστικός κώδικας, στο εξής: BGB)

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Κανονιστική πράξη για την έγκριση ΕΚ των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά) (στο εξής: EG-FGV)

Πραγματικά περιστατικά και πορεία της διαδικασίας

- 1 Ο ενάγων ζητεί αποζημίωση σε σχέση με το σκάνδαλο που αποκαλείται «dieselskandal».
- 2 Κατόπιν παραγγελίας στις 14 Σεπτεμβρίου 2016, ο ενάγων αγόρασε ένα όχημα μάρκας Mercedes Benz (Mercedes E 220 BlueTec) (στο εξής: επίδικο όχημα) από τον μη ταυτόσημο με την εναγομένη πωλητή.
- 3 Το όχημα είναι εξοπλισμένο με κινητήρα τύπου OM 651 ο οποίος έχει σχεδιαστεί για να πληροί τις απαιτήσεις του προτύπου εκπομπών Euro 6. Ο εν λόγω κινητήρας, όπως και το όχημα του ενάγοντος, αναπτύχθηκαν από την εναγομένη. Το όχημα διαθέτει επίσης σύστημα επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής (στο εξής: σύστημα SCR) για τη μετεπεξεργασία των καυσαερίων.
- 4 Ο ενάγων ζητεί ουσιαστικά να υποχρεωθεί η εναγομένη να του καταβάλει το ποσό των 21°841,66°ευρώ, πλέον τόκων έναντι της ταυτόχρονης μεταβίβασης της

κυριότητας και παράδοσης του επίδικου οχήματος. Η εναγομένη ζητεί να απορριφθεί η αγωγή.

Επιχειρήματα του ενάγοντος

- 5 Ο ενάγων υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι η εναγομένη τον ζημίωσε και τον εξαπάτησε δολίως κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη. Επιπλέον, έχει αξίωση κατά της εναγομένης δυνάμει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με το άρθρο 6, παράγραφος 1, και το άρθρο 27 του EG-FGV, το άρθρο 5 του κανονισμού 715/2007 και τις διατάξεις της οδηγίας 2007/46. Συγκεκριμένα, σε αντίθεση με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το όχημά του δεν είναι σύμφωνο προς το ισχύον δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- 6 Το επίδικο όχημα έχει τουλάχιστον ένα παράνομο σύστημα αναστολής. Αναγνωρίζει αν βρίσκεται σε κατάσταση δοκιμής ή σε κανονική οδήγηση και ελέγχει ανάλογα τη μετεπεξεργασία των καυσαερίων. Διαθέτει σύστημα αναστολής βάσει του ελέγχου της θερμοκρασίας το οποίο αντιδρά στην εξωτερική θερμοκρασία. Επιπλέον, αναγνωρίζει τον κύκλο δοκιμών σύμφωνα με τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (στο εξής: NEDC) σε διάκριση με την κανονική οδήγηση.
- 7 Με βάση τις διαπιστωμένες διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας, το σύστημα ελέγχου του κινητήρα ενεργοποιεί ή απενεργοποιεί ενεργά τη μετεπεξεργασία εκπομπών. Ο μόνος σκοπός των συστημάτων αναστολής ήταν η συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών σε συνθήκες δοκιμής για την απόκτηση έγκρισης τύπου, τροποποιώντας, μεταξύ άλλων, τον ρυθμό ανακυκλοφορίας των καυσαερίων.
- 8 Η λειτουργία του κινητήρα ντίζελ που είναι εγκατεστημένος στο επίδικο όχημα επηρεάζεται από λογισμικό το οποίο χρησιμοποιεί δεδομένα από τη μέτρηση της εξωτερικής θερμοκρασίας.
- 9 Σε κατάσταση δοκιμής, η θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 20° C και 30° C. Σε υψηλότερες ή χαμηλότερες εξωτερικές θερμοκρασίες από εκείνες του θαλάμου δοκιμών, η ανακυκλοφορία των καυσαερίων μειώνεται ή ακόμη και διακόπτεται (θερμοκρασιακό παράθυρο ή σύστημα αναστολής βάσει του ελέγχου της θερμοκρασίας). Κατά συνέπεια, το επίδικο όχημα είχε σημαντικά υψηλότερες εκπομπές οξειδίων του αζώτου κατά την κανονική οδήγηση απ' ό,τι είχε δηλώσει η εναγομένη για το εν λόγω μαζικά παραγόμενο όχημα.
- 10 Επιπλέον, στο επίδικο όχημα, η λεγόμενη ρύθμιση της θερμοκρασίας του ψυκτικού υγρού είναι ενεργή σε κατάσταση δοκιμής. Αυτό διασφαλίζει ότι, όταν ανιχνεύεται ο NEDC, ο κινητήρας διατηρείται τεχνητά ψυχρότερος απ' ό,τι υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης και έτσι τηρούνται οι οριακές τιμές για τα οξείδια του αζώτου. Αντιθέτως, στην κανονική οδήγηση στον δρόμο, η ως άνω λειτουργία δεν είναι ενεργή, οπότε υπάρχει υπέρβαση των προβλεπόμενων οριακών τιμών.

- 11 Επιπλέον, σε κανονική λειτουργία το κλείστρο του ψυγείου σε οχήματα στα οποία είναι εγκατεστημένος ο ίδιος κινητήρας ανοίγει μόνον σε θερμοκρασία ψυκτικού υγρού άνω των 105° C, αλλά σε κατάσταση δοκιμής ανοίγει ήδη σε θερμοκρασία ψυκτικού υγρού άνω των 69° C.
- 12 Δεδομένου ότι το όχημα διαθέτει σύστημα SCR, το AdBlue διοχετεύεται στα καυσαέρια μέσω ενός καταλύτη, ο οποίος μετατρέπει τα οξειδία του αζώτου σε αβλαβείς ουσίες. Κατά τη διάρκεια του κύκλου δοκιμών, η μονάδα ελέγχου αναγνωρίζει ότι το όχημα βρίσκεται σε κατάσταση δοκιμής και προστίθεται μεγαλύτερη ποσότητα AdBlue από ό,τι στην πραγματική οδήγηση.
- 13 Επιπλέον, η εναγομένη είχε εγκαταστήσει στο όχημά της τα συστήματα αναστολής Slipguard, BITI3, BITI4 και BIT 15, τα οποία έχουν επίσης ως αποτέλεσμα να τηρεί το όχημα τις οριακές τιμές κατά τη διάρκεια των δοκιμών.
- 14 Το διοικητικό συμβούλιο και οι μηχανικοί της εναγομένης γνώριζαν ότι στους κινητήρες θα τοποθετούνταν συστήματα αναστολής και ότι τα εν λόγω συστήματα θα διετίθεντο στη συνέχεια στην αγορά –αποκτώντας αθέμιτα τις αναγκαίες προς τούτο άδειες και εγκρίσεις.
- 15 Η σύμβαση πώλησης του επίδικου οχήματος είναι επιζήμια για τον ενάγοντα, στο μέτρο που αγόρασε όχημα το οποίο δεν μπορεί να ταξινομηθεί.
- 16 Κατά συνέπεια, λαμβανομένων υπόψη των χιλιομέτρων που διανύθηκαν με το όχημα, ο ενάγων δικαιούται αποζημίωσης ισόποσης με την αναγραφόμενη στα αιτήματα της αγωγής.

Επιχειρήματα της εναγομένης

- 17 Η εναγομένη υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι το όχημα διαθέτει έγκυρη έγκριση τύπου ΕΚ, η οποία δεν κινδυνεύει να παύσει να ισχύει. Δεν υπάρχει κίνδυνος απώλειας της ταξινόμησης ή ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας. Η ύπαρξη της έγκρισης τύπου ΕΚ αποκλείει την παραδοχή μη επιτρεπόμενου συστήματος αναστολής.
- 18 Το σύνολο των λειτουργιών που καταγγέλλει ο ενάγων λειτουργούσαν υπό τις ίδιες συνθήκες κατά την κανονική οδήγηση στον δρόμο όπως και στην κατάσταση δοκιμής.
- 19 Οι εκπομπές των οξειδίων του αζώτου, αφενός, και οι εκπομπές των λοιπών ρύπων όπως και η κατανάλωση, αφετέρου, είναι αλληλένδετες. Ως εκ τούτου, ένα μέτρο ελέγχου των εκπομπών οδηγεί είτε σε μείωση των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου και, κατά συνέπεια, σε ταυτόχρονη αύξηση των εκπομπών των λοιπών ρύπων και της κατανάλωσης, είτε σε αύξηση των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου, αλλά και σε ταυτόχρονη μείωση των εκπομπών των λοιπών ρύπων και της κατανάλωσης.

- 20 Πρέπει να βρεθεί ισορροπία μεταξύ των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου και των άλλων εκπομπών του κινητήρα. Με πολύ απλουστευμένους όρους, οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου από τον κινητήρα αυξάνονται σε υψηλές θερμοκρασίες καύσης, ενώ οι εκπομπές σωματιδίων από τον κινητήρα αυξάνονται σε χαμηλές θερμοκρασίες καύσης, γεγονός που ισχύει εξίσου και για τις εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα και υδρογονανθράκων.
- 21 Από τις διαφορετικές συνθήκες δημιουργίας των αντίστοιχων εκπομπών προκύπτει το λεγόμενο «trade-off» μεταξύ, αφενός, των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και, αφετέρου, των εκπομπών άλλων ρύπων και της κατανάλωσης.
- 22 Ο νομοθέτης της Ένωσης αναγνωρίζει ρητώς την έννοια του trade-off με τον καθορισμό μικτών οριακών τιμών. Παραδείγματος χάριν για τις εκπομπές υδρογονανθράκων από πετρελαιοκίνητα οχήματα δεν υπάρχει ξεχωριστή οριακή τιμή, αλλά μία οριακή τιμή που αφορά το άθροισμα των συνδυασμένων εκπομπών υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου, ήτοι 230 mg/km υδρογονανθράκων (HC) και NO_x.
- 23 Το γεγονός ότι το σύστημα ελέγχου των εκπομπών συμπεριφέρεται διαφορετικά σε διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας οφείλεται σε τεχνικούς και φυσικούς λόγους, ιδίως διότι το trade-off είναι διαφορετικό όταν ο κινητήρας είναι ήδη ζεστός λόγω της λειτουργίας του από ό,τι κατά τη διάρκεια της προθέρμανσης του κινητήρα.
- 24 Το γεγονός ότι η ανακυκλοφορία των καυσαερίων έχει σχεδιαστεί διαφορετικά για τις συνθήκες λειτουργίας ενός «ψυχρού» κινητήρα και ενός «θερμού» κινητήρα δεν σημαίνει ότι η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών μειώνεται προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση, αν ληφθεί υπόψη το σύνολο των περιοριζόμενων από οριακές τιμές εκπομπών. Η σύγκριση των εκπομπών ενός «ψυχρού» και ενός «θερμού» κινητήρα δεν είναι ορθολογική από τεχνική άποψη και, ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατή.
- 25 Κατά τον έλεγχο του ρυθμού της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το «trade-off» μεταξύ των εκπομπών σωματιδίων και των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου.
- 26 Η ανακυκλοφορία των καυσαερίων ανάλογα με τη θερμοκρασία είναι επίσης αναγκαία για την προστασία του κινητήρα από ζημιά.
- 27 Η αναγέννηση του φίλτρου σωματιδίων ντίζελ συνδέεται με αυξημένες εκπομπές οξειδίων του αζώτου και οδηγεί γενικά σε πολλαπλές εκπομπές.
- 28 Ο ρυθμιζόμενος θερμοστάτης του ψυκτικού υγρού μπορεί να μειώσει τις εκπομπές σε ορισμένες καταστάσεις λειτουργίας, ενώ το όχημα ζεσταίνεται. Η ρύθμιση του θερμοστάτη ψυκτικού υγρού μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη βελτιστοποίηση της συμπεριφοράς του κινητήρα όσον αφορά τις εκπομπές, τις επιδόσεις και την κατανάλωση. Επομένως, ο ως άνω θερμοστάτης επιτυγχάνει μια

σχετικά καλύτερη ισορροπία μεταξύ των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και των εκπομπών σωματιδίων.

- 29 Η χαμηλότερη θερμοκρασία των κατασκευαστικών στοιχείων και η καλύτερη πλήρωση του κυλινδρικού θαλάμου με οξυγόνο σε ψυχρότερες θερμοκρασίες παίζουν καθοριστικό ρόλο για την αναλογία εκπομπών οξειδίων του αζώτου και σωματιδίων, η οποία βελτιώνεται σχετικά κατά τη διάρκεια της προθέρμανσης του κινητήρα χάρη στον ρυθμιζόμενο θερμοστάτη του ψυκτικού υγρού. Μετά τη θέρμανση του κινητήρα, οι εν λόγω επιδράσεις θα εξαφανίζονταν. Η συνεχής χρήση της λειτουργίας δεν θα είχε πρακτικά κανένα αξιολογικό αποτέλεσμα εν προκειμένω.
- 30 Το κλείστρο του ψυγείου που είναι εγκατεστημένο στο επίδικο όχημα δεν αποτελεί τμήμα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών. Οι λειτουργίες του συστήματος SCR δεν αποτελούν μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής. Η εναγομένη απορρίπτει την επιχειρηματολογία του ενάγοντος σχετικά με τη λειτουργία του λογισμικού Slipguard. Επιπλέον, οι λειτουργίες που ο ενάγων χαρακτήρισε ως BIT3, BIT14 και BIT15 δεν υπάρχουν στο επίδικο όχημα.
- 31 Το όχημα συμμορφώνεται με τις καθορισμένες οριακές τιμές οξειδίων του αζώτου. Συναφώς, καθοριστικές είναι οι τιμές κατά την κατάσταση δοκιμής. Η Kraftfahrtbundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων, Γερμανία) δεν είχε συμπεριλάβει το επίδικο όχημα στην απόσυρση, διότι η λειτουργία του ρυθμιζόμενου θερμοστάτη ψυκτικού υγρού δεν είναι καθοριστική για τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τα οξείδια του αζώτου στον NEDC. Ακόμη και χωρίς τον ρυθμιζόμενο θερμοστάτη ψυκτικού υγρού, θα τηρούνταν οι οριακές τιμές οξειδίων του αζώτου.

Σκεπτικό της αιτήσεως προδικαστικής απόφασης

- 32 Η υπόθεση πρέπει να παραπεμφθεί στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Δικαστήριο) σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ για να αποφανθεί επί των υποβληθέντων ερωτημάτων, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την απόφασή του της 21ης Μαρτίου 2023 [Mercedes-Benz Group (Ευθύνη κατασκευαστών οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αναστολής), C-100/21, EU:C:2023:229].
- 33 Εν πάση περιπτώσει, η περαιτέρω εξέταση και επίλυση της διαφοράς, λαμβανομένης επίσης υπόψη της προαναφερθείσας απόφασης του Δικαστηρίου, εξαρτάται από την απάντηση στο πρώτο και, ενδεχομένως, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα. Μπορεί επίσης να εξαρτάται από την απάντηση στο τρίτο και, ενδεχομένως, στο τέταρτο ερώτημα. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο και/ή στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα, ενδέχεται να έχει σημασία και η απάντηση στο πέμπτο έως και το ένατο προδικαστικό ερώτημα.
- 34 Θα έπρεπε να γίνει δεκτό ότι η εναγομένη υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση δυνάμει των άρθρων 823, παράγραφος 2, 31 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/EK, αν στο όχημα του ενάγοντος ήταν εγκατεστημένο τουλάχιστον ένα μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, και/ή τουλάχιστον ένα κύκλωμα ή σύστημα ελέγχου που επηρεάζει, για άλλους λόγους, τη συμπεριφορά των εκπομπών ρύπων.

- 35 Στην περίπτωση αυτή, η εναγομένη θα είχε εκδώσει ανακριβές πιστοποιητικό συμμόρφωσης κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 36, της οδηγίας 2007/46. Συγκεκριμένα, από το πιστοποιητικό συμμόρφωσης προκύπτει, σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, ότι το όχημα ήταν σύμφωνο προς όλες τις νομικές πράξεις κατά τον χρόνο της κατασκευής του, πράγμα που δεν ίσχυε. Ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο, η εναγομένη παρέβη το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της εν λόγω οδηγίας.
- 36 Εν πάση περιπτώσει, κατά το αιτούν δικαστήριο πρέπει, κατ' αρχήν, να υποχρεωθεί η εναγομένη να καταβάλει αποζημίωση στον ενάγοντα εφόσον αποδειχθεί η ύπαρξη μη επιτρεπόμενου κυκλώματος ή συστήματος ελέγχου που επηρεάζει τις εκπομπές ρύπων στο επίδικο όχημα.

Επί του πρώτου και του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

- 37 Στο μέτρο που ο ενάγων υποστηρίζει ότι το κλείστρο του ψυγείου αποτελεί μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, το περιεχόμενο των λοιπών αποφάσεων που καλείται να λάβει το αιτούν δικαστήριο εξαρτάται από την απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα και, ενδεχομένως, στο δεύτερο, στο τρίτο και στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα.
- 38 Εάν υποθεθεί ότι ένα στοιχείο σχεδιασμού που είναι εγκατεστημένο σε ένα όχημα ανιχνεύει διάφορες παραμέτρους κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, προκειμένου να τροποποιηθούν οι παράμετροι της διαδικασίας καύσης στον κινητήρα ανάλογα με το αποτέλεσμα της εν λόγω ανίχνευσης, μειώνει πάντοτε την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και, επομένως, συνιστά σύστημα αναστολής κατά την έννοια της ως άνω διάταξης, όταν η τροποποίηση των παραμέτρων της διαδικασίας καύσης που προκαλείται από το αποτέλεσμα της ανίχνευσης μέσω του στοιχείου σχεδιασμού αυξάνει τις εκπομπές συγκεκριμένης επιβλαβούς ουσίας, για παράδειγμα των οξειδίων του αζώτου, έστω και αν μειώνονται ταυτόχρονα οι εκπομπές μίας ή περισσότερων άλλων επιβλαβών ουσιών, για παράδειγμα υδρογονανθράκων, πρέπει να θεωρηθεί ότι το σύστημα ελέγχου του ανοίγματος και κλεισίματος του κλείστρου του ψυγείου στο επίδικο όχημα συνιστά μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Επομένως, η αγωγή θα ήταν, εν πάση περιπτώσει, σε μεγάλο βαθμό βάσιμη. Στην εν λόγω περίπτωση, δεν απαιτείται διεξαγωγή αποδείξεων.
- 39 Ο υπολογιστής που ελέγχει το άνοιγμα και κλείσιμο του κλείστρου του ψυγείου που είναι εγκατεστημένο στο επίδικο όχημα συνιστά στοιχείο σχεδιασμού κατά

την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. [πρβλ. CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 68].

- 40 Το σύστημα ελέγχου του ανοίγματος και κλεισίματος του κλείστρου του ψυγείου αποτελεί επίσης μέρος του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, καθώς επηρεάζει στοχευμένα τις εκπομπές του οχήματος και, ως εκ τούτου, τον κύκλο δοκιμών του NEDC.
- 41 Η εναγομένη υποχρεούται επίσης να καταβάλει αποζημίωση αν το ανωτέρω σύστημα ελέγχου του ανοίγματος και κλεισίματος του κλείστρου του ψυγείου δεν συνιστά μεν σύστημα αναστολής, πλην όμως είναι μη επιτρεπόμενο για άλλους λόγους κατά το δίκαιο της Ένωσης.
- 42 Λαμβανομένου υπόψη, μεταξύ άλλων, του γεγονότος ότι πρέπει να τηρούνται οριακές τιμές για ορισμένες εκπομπές, ακόμη και στην περίπτωση που το επίμαχο εν προκειμένω σύστημα ελέγχου του ανοίγματος και κλεισίματος του κλείστρου του ψυγείου δεν συνιστά σύστημα αναστολής, το αιτούν δικαστήριο δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο αυτό να είναι μη επιτρεπόμενο, τουλάχιστον υπό ορισμένες προϋποθέσεις, για άλλους λόγους, βάσει των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, ιδίως εκείνων που αφορούν τις οριακές τιμές για ορισμένες εκπομπές.
- 43 Ειδικότερα, δεν είναι σαφές στο αιτούν δικαστήριο εάν, για παράδειγμα, οι οριακές τιμές για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου που έχουν καθοριστεί για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα ισχύουν μόνον εάν ένα πετρελαιοκίνητο όχημα λειτουργεί μετά από ψυχρή εκκίνηση υπό τις συνθήκες που ισχύουν κατά τη διάρκεια της δοκιμής σύμφωνα με τον NEDC ή εάν οι εν λόγω οριακές τιμές πρέπει επίσης να τηρούνται και στην περίπτωση που ένα πετρελαιοκίνητο όχημα λειτουργεί, για παράδειγμα, μετά από θερμή εκκίνηση υπό τις συνθήκες που ισχύουν κατά τη διάρκεια της δοκιμής σύμφωνα με τον NEDC, ή ακόμη, για παράδειγμα, και όταν ένα πετρελαιοκίνητο όχημα λειτουργεί μετά από ψυχρή εκκίνηση σε εξωτερική θερμοκρασία, για παράδειγμα 15° C, και κατά τα άλλα υπό τις συνθήκες που ισχύουν κατά τη διάρκεια της δοκιμής σύμφωνα με τον NEDC, και, ως εκ τούτου, ένα σύστημα ελέγχου ή ένα κύκλωμα που το εμποδίζουν είναι μη επιτρεπόμενο.
- 44 Αντιθέτως, αν υποθεθεί ότι ένα στοιχείο σχεδιασμού που είναι εγκατεστημένο σε ένα όχημα ανιχνεύει διάφορες παραμέτρους κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, προκειμένου να τροποποιηθούν οι παράμετροι της διαδικασίας καύσης στον κινητήρα ανάλογα με το αποτέλεσμα της εν λόγω ανίχνευσης, δεν μειώνει, ή μειώνει μόνον υπό ορισμένες προϋποθέσεις, την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και, επομένως, συνιστά σύστημα αναστολής κατά την έννοια της ως άνω διάταξης, όταν η τροποποίηση των παραμέτρων της διαδικασίας καύσης που προκαλείται από το αποτέλεσμα της ανίχνευσης μέσω του στοιχείου σχεδιασμού αυξάνει μεν τις εκπομπές συγκεκριμένης επιβλαβούς ουσίας, για παράδειγμα των

οξειδίων του αζώτου, πλην όμως ταυτόχρονα μειώνονται οι εκπομπές μίας ή περισσότερων άλλων επιβλαβών ουσιών, για παράδειγμα σωματιδίων, υδρογονανθράκων, μονοξειδίου του άνθρακα και/ή διοξειδίου του άνθρακα, και επίσης ότι ένα τέτοιο στοιχείο σχεδιασμού δεν είναι μη επιτρεπόμενο ή είναι μη επιτρεπόμενο μόνον υπό ορισμένες προϋποθέσεις από άλλες απόψεις του δικαίου της Ένωσης, η κατάσταση μπορεί να είναι διαφορετική, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να θεωρηθεί δίχως άλλο ότι πρόκειται για σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007.

- 45 Σύμφωνα με το επιχείρημα της εναγομένης, το οποίο ισχύει επίσης σε μεγάλο βαθμό σύμφωνα με τις παρατηρήσεις των εμπειρογνομόνων που έγιναν γνωστές σε άλλες δίκες ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, η μείωση της θερμοκρασίας καύσης υπό κατά τα άλλα σταθερές συνθήκες από τη μία μεν πλευρά έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου, αλλά, από την άλλη πλευρά, αυξάνει τις εκπομπές άλλων επιβλαβών ουσιών, ενώ, σε περίπτωση αύξησης της θερμοκρασίας καύσης, οι εκπομπές των οξειδίων του αζώτου αυξάνονται, αλλά μειώνονται οι εκπομπές άλλων επιβλαβών ουσιών.
- 46 Εάν, για τους λόγους αυτούς, το σύστημα ελέγχου του ανοίγματος και κλεισίματος του κλείστρου του ψυγείου δεν αποτελεί σύστημα αναστολής και εάν το εν λόγω σύστημα ελέγχου δεν είναι επίσης μη επιτρεπόμενο για άλλους λόγους, η εναγομένη δεν μπορεί να υποχρεωθεί να καταβάλει αποζημίωση στον ενάγοντα λόγω του τρόπου λειτουργίας του κλείστρου του ψυγείου.

Επί των λοιπών προδικαστικών ερωτημάτων

- 47 Το αιτούν δικαστήριο δεν παραβλέπει το γεγονός ότι η απάντηση που ζητεί από το Δικαστήριο στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα μπορεί να καταστήσει ήδη δυνατή την έκδοση οριστικής απόφασης επί της διαφοράς.
- 48 Ωστόσο, εκτιμά ότι δεν είναι σε θέση να καθορίσει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να προβλεφθεί κατά τρόπο αξιόπιστο η δυνατότητα ή η αδυναμία έκδοσης απόφασης επί της διαφοράς χωρίς να δοθεί απάντηση στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα και, ενδεχομένως, στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα. Κατά συνέπεια, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το τρίτο έως και το ένατο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να υποβληθούν συμπληρωματικώς στο Δικαστήριο προκειμένου να δοθεί απάντηση σε αυτά.
- 49 Λόγω της παρούσας αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, αναμένεται ήδη δικονομική καθυστέρηση τουλάχιστον δύο ετών έως ότου εκδοθεί η απόφαση του Δικαστηρίου. Δεν είναι εύλογο να απαιτείται από τους διαδίκους να θέσουν τα εν λόγω ερωτήματα το πρώτον σε μεταγενέστερο στάδιο της διαδικασίας, λόγω της εκ νέου προβλεπόμενης δικονομικής καθυστέρησης τουλάχιστον δύο ετών, που θα συνοδεύει μια νέα αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προς το Δικαστήριο.
- 50 Τα αντίστοιχα ερωτήματα μπορούν να απαντηθούν στην αναμενόμενη απόφαση του Δικαστηρίου χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Θα ήταν ασυμβίβαστο με την

αποτελεσματική έννομη προστασία που παρέχεται σε έναν χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης (πρβλ. άρθρο 67 ΣΛΕΕ) να μην υποβληθούν το τρίτο έως και το ένατο προδικαστικό ερώτημα στο πλαίσιο της παρούσας αίτησης.

- 51 Επομένως, δεδομένου ότι ενδέχεται να πρέπει να δοθεί απάντηση στο τρίτο έως και το ένατο προδικαστικό ερώτημα, είναι σκόπιμο για λόγους οικονομίας της δίκης και αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας και, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, επίσης θεμιτό να τεθούν ήδη από τώρα.

Επί του τρίτου και του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος

- 52 Η διαφορά δεν μπορεί να επιλυθεί χωρίς απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα και ενδεχομένως στο δεύτερο, στο τρίτο και στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα.
- 53 Το αιτούν δικαστήριο γνωρίζει τη νομολογία του Δικαστηρίου από τις αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 2022 [GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, και Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, πρβλ. επίσης απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες), C-693/18, EU:C:2020:1040], σύμφωνα με την οποία ο έλεγχος της θερμοκρασίας της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων, ο οποίος εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που προβλέπει ο κανονισμός 715/2007 μόνον εντός του θερμοκρασιακού παραθύρου, συνιστά σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού και επιτρέπεται μόνον υπό αυστηρές προϋποθέσεις.
- 54 Η απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 2020 [CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες), C-693/18, EU:C:2020:1040] μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, εάν η βαλβίδα ανακυκλοφορίας των καυσαερίων λειτουργούσε υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των οχημάτων θα είχαν επίσης μειωθεί, όπως ακριβώς συνέβαινε κατά τις διαδικασίες έγκρισης.
- 55 Κατά τη σκέψη 36 της απόφασης του Δικαστηρίου της 14ης Ιουλίου 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570): «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». Η εν λόγω διαπίστωση έχει πανομοιότυπη διατύπωση 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]. Η απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 2023 [Mercedes-Benz Group (Ευθύνη των κατασκευαστών οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αναστολής), C-100/21, EU:C:2023:229, σκέψη 58] αφορούσε επίσης συστήματα αναστολής. Σε καμία από τις ως άνω αποφάσεις δεν εξέτασε το Δικαστήριο το συγκεκριμένο ζήτημα που αποτελεί το αντικείμενο της υπό κρίση υπόθεσης.

- 56 Στις αποφάσεις του σχετικά με τον έλεγχο της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων βάσει της θερμοκρασίας, το Δικαστήριο δεν έχει ακόμη, τουλάχιστον ρητά, καταλήξει σε καμία διαπίστωση σχετικά με τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες – λαμβανομένων υπόψη των εδώ επίμαχων αντίθετων αποτελεσμάτων στις εκπομπές των διαφόρων επιβλαβών ουσιών– η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών μειώνεται κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/200, με την τροποποίηση της λειτουργίας μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών.
- 57 Κατά συνέπεια, λαμβανομένης υπόψη και της προγενέστερης νομολογίας του Δικαστηρίου, η υποβολή της παρούσας αίτησης προδικαστικής αποφάσεως είναι απαραίτητη.
- 58 Λαμβανομένου υπόψη, μεταξύ άλλων, του γεγονότος ότι πρέπει να τηρούνται οριακές τιμές για ορισμένες εκπομπές, το αιτούν δικαστήριο δεν μπορεί να αποκλείσει, ακόμη και στην περίπτωση που ο επίμαχος εδώ έλεγχος της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων ή της ρύθμισης της θερμοκρασίας του ψυκτικού υγρού δεν συνιστά σύστημα αναστολής, ότι αυτό θα μπορούσε, για άλλους λόγους, να είναι μη επιτρεπόμενο σύμφωνα με τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, πράγμα που θα μπορούσε να συνεπάγεται υποχρέωση αποζημίωσης της εναγομένης έναντι του ενάγοντος.
- 59 Κατά συνέπεια, λαμβανομένου επίσης υπόψη του ελέγχου της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων με βάση τη θερμοκρασία στο επίδικο όχημα, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι πρέπει να υποβληθούν συμπληρωματικώς στο Δικαστήριο το τρίτο και το τέταρτο από τα προδικαστικά ερωτήματα.
- 60 Τα λοιπά επιχειρήματα του ενάγοντος σχετικά με την πρόσμιξη του AdBlue, τα συστήματα αναστολής Slipguard, BIT3, BIT 14 και BIT15 καθώς και τη λειτουργία Slipguard δεν είναι ικανά να αποδείξουν την ύπαρξη μη επιτρεπόμενου συστήματος αναστολής.
- 61 Το επιχείρημα της εναγομένης ότι η ύπαρξη έγκυρης έγκρισης τύπου ΕΚ αποκλείει την περίπτωση μη επιτρεπόμενου συστήματος αναστολής δεν οδηγεί στην απόρριψη της αγωγής χωρίς να δοθεί απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα. Η έγκριση τύπου ΕΚ μπορεί ενδεχομένως να ανακληθεί εάν δεν είναι σύμφωνη με το νομικό καθεστώς.

Επί του πέμπτου προδικαστικού ερωτήματος

- 62 Εφόσον, βάσει των απαντήσεων που ζητεί από το Δικαστήριο στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το δικάζον τμήμα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι στο όχημα του ενάγοντος είναι εγκατεστημένο σύστημα αναστολής, τίθεται το ζήτημα του μη επιτρεπόμενου χαρακτήρα του τελευταίου.

- 63 Ενδέχεται το σύστημα αναστολής να μην είναι μη επιτρεπόμενο όταν ο έλεγχος της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων βάσει της θερμοκρασίας είναι αναγκαίος, οπότε τίθεται το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα.
- 64 Το αιτούν δικαστήριο αντιλαμβάνεται το σκεπτικό του Δικαστηρίου στις αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψη 61, και Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, σκέψη 73) υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπεται σύστημα αναστολής ακόμη και όταν δεν είναι μεν αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα, πλην όμως είναι αναγκαίο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.
- 65 Το ερώτημα που έθεσε το αιτούν δικαστήριο οφείλεται στο γεγονός ότι, κατά τους πραγματογνώμονες σε άλλη δικαστική υπόθεση, ο υπερβολικός σχηματισμός σωματιδίων αιθάλης μπορεί, σε πολύ σπάνιες περιπτώσεις, να οδηγήσει σε ανάφλεξη του φίλτρου σωματιδίων ντίζελ κατά τη διαδικασία αναγέννησης και σε πυρκαγιά στο όχημα. Δεδομένου ότι το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ δεν αποτελεί συστατικό στοιχείο του κινητήρα, αρνητική απάντηση στο πέμπτο προδικαστικό ερώτημα θα είχε ως συνέπεια ότι από αυτή τη σκοπιά παρέλκει η περαιτέρω εξέταση της εν λόγω πτυχής στο πλαίσιο της εξέτασης του επιτρεπόμενου χαρακτήρα ενός ενδεχόμενου συστήματος αναστολής εντός του επίμαχου εν προκειμένω οχήματος.

Επί του έκτου, του έβδομου, του όγδοου και του ένατου προδικαστικού ερωτήματος

- 66 Το σκεπτικό του Δικαστηρίου στην απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023 [Mercedes-Benz Group (Ευθύνη των κατασκευαστών οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αναστολής), C-100/21, EU:C:2023:229, σκέψη 93] δίνει αφορμή να εξεταστεί αν η προβλεπόμενη από το γερμανικό δίκαιο κατανομή του βάρους απόδειξης όσον αφορά τα συστήματα αναστολής είναι σύμφωνη προς το δίκαιο της Ένωσης.
- 67 Κατά το γερμανικό δίκαιο, το βάρος απόδειξης κατανέμεται κατά τρόπον ώστε ο αγοραστής του οχήματος να πρέπει να αποδείξει πλήρως όλες τις πραγματικές προϋποθέσεις της ύπαρξης ενός συστήματος αναστολής. Συγκεκριμένα, πρέπει να αποδείξει την ύπαρξη ζημίας και, επιπλέον, την παράβαση προστατευτικού νόμου. Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, αμφοτέρωτα προϋποθέτουν την εγκατάσταση συστήματος αναστολής. Εξάλλου, οι επίμαχες εν προκειμένω διατάξεις της οδηγίας 2007/46, οι οποίες αποσκοπούν στην ατομική προστασία κάθε αγοραστή οχήματος για το οποίο πρέπει να εκδοθεί πιστοποιητικό συμμόρφωσης, αποτελούν τέτοιο προστατευτικό νόμο.
- 68 Χωρίς την προσκόμιση εγγράφων και τη δημοσίευση των προγραμματισμών, πράγμα το οποίο δεν υποχρεούται κανονικά να πράξει η εναγομένη βάσει του γερμανικού δικαίου, η ύπαρξη συστήματος αναστολής μπορεί να αποδειχθεί μόνο με πραγματικές δοκιμές σύμφωνα με την αρχή «trial and error», οι οποίες είναι πολύ δαπανηρές.

- 69 Η διεξαγωγή αποδείξεων σχετικά με την ύπαρξη συστήματος αναστολής είναι πιθανό να κοστίζει τουλάχιστον 10°000°ευρώ. Το κόστος είναι πιθανό να αυξηθεί σημαντικά σε περίπτωση διεξοδικής διεξαγωγής αποδείξεων. Οι αγοραστές που δεν έχουν 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.
- 70 Εάν μάλιστα πρέπει να προσκομιστούν αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με το κατ' εξαίρεση επιτρεπτό ενός συστήματος αναστολής δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, στην πράξη σε πολλές περιπτώσεις ο αγοραστής δεν θα είναι σε θέση να προσκομίσει την περί του αντιθέτου απόδειξη όπως υποχρεούται κατά το γερμανικό δίκαιο, ιδίως όταν δεν διαθέτει έγγραφα και οι προγραμματισμοί δεν είναι γνωστοί.
- 71 Τούτο σημαίνει ότι, εν πάση περιπτώσει, σε σημαντικό αριθμό περιπτώσεων, υπάρχει κίνδυνος οι αγοραστές να μην μπορούν να ασκήσουν τα δικαιώματα που απορρέουν από το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, το άρθρο 46 και το άρθρο 3, σημείο 36, της οδηγίας 2007/46, τα οποία αντλούν από τη νομολογία του Δικαστηρίου [απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, Mercedes-Benz Group (Ευθύνη των κατασκευαστών οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αναστολής), C-100/21, EU:C:2023:229].
- 72 Σε περίπτωση ανάγκης περαιτέρω διεξαγωγής αποδείξεων, ωστόσο, ανακύπτουν ερωτήματα σχετικά με το ποιος είναι υπόχρεος σε καταβολή υψηλής προκαταβολής δικαστικών εξόδων και ποιον πλήττει η ενδεχόμενη αδυναμία διαπιστώσεως των επιμέρους προς απόδειξη πραγματικών περιστατικών..