

Υπόθεση C-145/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

24 Μαρτίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

17 Μαρτίου 2020

Ενάγων:

DS

Εναγόμενες:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

[παραλειπόμενα]

Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) [παραλειπόμενα], δικάζον στην υπόθεση του ενάγοντος DS [παραλειπόμενα] κατά των εναγομένων 1) Porsche Interauto GmbH & Co KG Zweigniederlassung AVEG Linz-Leonding, 4060 Linz-Leonding, [παραλειπόμενα] και 2) Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, [παραλειπόμενα] Γερμανία, [παραλειπόμενα] με αντικείμενο την καταβολή 25 989,58 ευρώ [παραλειπόμενα], επί της αιτήσεως αναιρέσεως του ενάγοντος κατά της αποφάσεως του Oberlandesgericht Linz (εφετείου του Linz, Αυστρία) της 4ης Απριλίου 2019, [παραλειπόμενα], που δίκασε ως δευτεροβάθμιο δικαστήριο, με την οποία επικυρώθηκε η απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2018 του Landesgericht Linz (πρωτοδικείου του Linz, Αυστρία) [παραλειπόμενα], εξέδωσε εν συμβουλίω την ακόλουθη

Διάταξη:

[σελ. 2 του πρωτοτύπου]

Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

1. Έχει το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ΄, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών (ΕΕ L 171 της 7.7.1999), την έννοια ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα, το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής 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 L 171 της 29.6.2007), έχει τη συνήθη ποιότητα ενός αγαθού του ίδιου τύπου την οποία μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής, εάν το όχημα είναι μεν εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, και του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, πλην όμως ο τύπος του οχήματος διαθέτει έγκυρη έγκριση ΕΚ τύπου, με αποτέλεσμα να επιτρέπεται η χρήση του οχήματος στο οδικό δίκτυο;

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

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

Σκεπτικό:

A. Πραγματικά περιστατικά

Η δεύτερη εναγομένη κατασκευάζει οχήματα· η πρώτη εναγομένη είναι ανεξάρτητη εξουσιοδοτημένη αντιπρόσωπος της δεύτερης εναγομένης. Στις 21 Δεκεμβρίου 2013, ο ενάγων, που είναι καταναλωτής, αγόρασε από την πρώτη

εναγομένη ένα επιβατικό αυτοκίνητο κατασκευασμένο από τη δεύτερη εναγομένη. Δεν αμφισβητείται ότι το όχημα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007. Είναι εξοπλισμένο με πετρελαιοκινητήρα τύπου ΕΑ 189, ο οποίος εμπίπτει στο πρότυπο εκπομπών EU5. Στον κινητήρα αυτό, η ανακυκλοφορία των καυσαερίων πραγματοποιείται σε δύο θέσεις λειτουργίας («λογική της εναλλαγής») λόγω του λογισμικού που ήταν ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου του κινητήρα. Στην πρώτη θέση, η οποία ενεργοποιείται μόνον κατά τη διαδικασία δοκιμής των εκπομπών σε εργαστηριακές συνθήκες, η ροή ανακυκλοφορίας των καυσαερίων ήταν υψηλότερη απ' ό,τι στη δεύτερη, η οποία ενεργοποιείται σε κανονικές συνθήκες οδήγησης. Για τον επίμαχο τύπο οχήματος χορηγήθηκε έγκριση ΕΚ τύπου από την αρμόδια γερμανική υπηρεσία, την Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων, στο εξής: ΚΒΑ). Η [σελ. 4 του πρωτοτύπου] «λογική της εναλλαγής» δεν γνωστοποιήθηκε στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή. Αν η «λογική της εναλλαγής» είχε περιέλθει σε γνώση της ΚΒΑ, η έγκριση ΕΚ τύπου δεν θα είχε χορηγηθεί.

Ο ενάγων θα αγόραζε το όχημα ακόμη και αν γνώριζε την ύπαρξη του «λογισμικού χειρισμού».

Στις 15 Οκτωβρίου 2015, η ΚΒΑ επέβαλε στη δεύτερη εναγομένη τη «συμπληρωματική εφαρμογή διατάξεως παρακολουθηματικού χαρακτήρα για την έγκριση ΕΚ τύπου», σύμφωνα με το άρθρο 25, παράγραφος 2, της (γερμανικής) EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (κανονιστικής ρυθμίσεως περί εγκρίσεως ΕΚ των οχημάτων, στο εξής: EG-FGV), με την οποία διέταξε (μεταξύ άλλων) την αφαίρεση των απαγορευμένων συστημάτων αναστολής προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση των εγκεκριμένων μονάδων του κινητήρα τύπου ΕΑ189 EU5. Με έγγραφο της 20ής Δεκεμβρίου 2016, η ΚΒΑ κοινοποίησε στη δεύτερη εναγομένη την επιβεβαίωση ότι η προτεινόμενη τροποποίηση των δεδομένων εφαρμογής ήταν ικανή να αποκαταστήσει τη συμμόρφωση των εν λόγω οχημάτων. Ως εκ τούτου, η έγκριση ΕΚ τύπου του επίμαχου εν προκειμένω τύπου οχήματος δεν αφαιρέθηκε ούτε ανακλήθηκε.

Στις 15 Φεβρουαρίου 2017 ο ενάγων πραγματοποίησε την «ενημέρωση λογισμικού» (Software-Update) η οποία μνημονευόταν στην εν λόγω κοινοποίηση. Η ενημέρωση αντικατέστησε τη «λογική της εναλλαγής» με ένα πρόγραμμα βάσει του οποίου η θέση μειώσεως των εκπομπών δεν ενεργοποιείται πλέον μόνον σε συνθήκες δοκιμαστικής λειτουργίας, αλλά και σε συνθήκες οδήγησης, είναι όμως πλήρως λειτουργική μόνον όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου («Thermofenster» [θερμοκρασιακό παράθυρο]).

B. Επιχειρήματα των διαδίκων

Ο ενάγων προβάλλει αξίωση αποζημιώσεως, αξίωση εγγύησης και αξίωση για την ακύρωση της συμβάσεως λόγω [σελ. 5 του πρωτοτύπου] ελλείψεως συναινέσεως έναντι της πρώτης εναγομένης και αξίωση αποζημιώσεως έναντι της

δεύτερης εναγομένης. Ζητεί την επιστροφή του τιμήματος αγοράς έναντι της αποδόσεως του οχήματος ή, επικουρικός, τη μείωση του τιμήματος ή, έτι επικουρικότερον, τη διαπίστωση της ευθύνης των εναγομένων για τις ζημίες που προκλήθηκαν από την εγκατάσταση ενός απαγορευμένου συστήματος αναστολής. Το όχημα είναι ελαττωματικό διότι η «λογική της εναλλαγής» αποτελεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007. Το ελάττωμα αυτό δεν διορθώθηκε μέσω της ενημερώσεως του λογισμικού. Συνεπεία της ενημερώσεως του λογισμικού υφίσταται κίνδυνος μελλοντικής απομειώσεως της αξίας του και προκλήσεως έμμεσων ζημιών.

Οι εναγόμενες υποστήριξαν ότι ούτε η «λογική της εναλλαγής» ούτε το «θερμοκρασιακό παράθυρο» πρέπει να χαρακτηριστούν ως συστήματα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 και ότι, ως εκ τούτου, δεν απαγορεύονται. Στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου Δικαστηρίου) οι εναγόμενες αναγνώρισαν ότι το «θερμοκρασιακό παράθυρο» αποτελεί σύστημα αναστολής. Κατά την άποψή τους, όμως, τούτο επιτρέπεται από το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, όπως κρίθηκε επίσης από την ΚΒΑ.

Γ. Η μέχρι τούδε διαδικασία

Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο απέρριψε τα αγωγικά αιτήματα.

Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο δεν έκανε δεκτή την έφεση του ενάγοντος. Έκρινε ότι το όχημα δεν είναι ελαττωματικό, καθώς, λόγω της πραγματοποιήσεως ενημερώσεως του λογισμικού, ο ενάγων δεν διατρέχει τον κίνδυνο να του ανακληθεί η άδεια χρήσεως από τις αρχές. Το τυχόν ελάττωμα που υφίστατο ενδεχομένως εξ αρχής διορθώθηκε μέσω της ενημερώσεως του λογισμικού. Η τεχνολογία μέσω της οποίας η ανακυκλοφορία των καυσαερίων μειώνεται όταν η εξωτερική θερμοκρασία είναι κάτω των 15 και άνω των 33 βαθμών Κελσίου επιτρέπεται δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 2 [σελ. 6 του πρωτοτύπου], του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, διότι είναι αναγκαία για την προστασία του κινητήρα από βλάβες.

Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο δικαστήριο) καλείται να αποφανθεί επί αιτήσεως αναιρέσεως που άσκησε ο ενάγων με την οποία επιδιώκει να γίνουν δεκτά τα πρωτοδίκως προβληθέντα αιτήματά του.

Δ. Οι κρίσιμες διατάξεις

Το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 ορίζει το «σύστημα αναστολής» για τους σκοπούς του κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του ως εξής:

«κάθε στοιχείο σχεδιασμού το οποίο αισθάνεται τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τις στροφές του κινητήρα (RPM), τη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων, την υποπίεση της πολλαπλής εισαγωγής ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο

με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιοδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, που μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος».

Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 ορίζουν τα εξής (απόσπασμα):

«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. [...] ».

Το άρθρο 3, σημείο 9, τρίτο εδάφιο, του κανονισμού (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) [σελ. 7 του πρωτοτύπου] και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (EE L 199 της 28.7.2008, σ. 1) ορίζει τα εξής:

«Επιπλέον, ο κατασκευαστής υποβάλλει στην αρχή έγκρισης πληροφορίες σχετικά με τη στρατηγική λειτουργίας του συστήματος ανακυκλοφορίας των καυσαερίων (EGR), συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας του σε χαμηλές θερμοκρασίες.»

Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ ορίζει:

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

Το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ (απόσπασμα) ορίζει τα εξής:

«Τα καταναλωτικά αγαθά τεκμαίρονται σύμφωνα προς τους όρους της σύμβασης εάν: [...]»

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

Το άρθρο 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ ορίζει ότι:

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

Το άρθρο 922, παράγραφος 1, του Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (αυστριακού αστικού κώδικα, στο εξής: ABGB) ορίζει τα εξής:

«Όποιος μεταβιβάζει πράγμα σε άλλον έναντι ανταλλάγματος, εγγυάται ότι το πράγμα είναι σύμφωνο με τη σύμβαση. Έχει συνεπώς την ευθύνη να διασφαλίζει ότι το πράγμα έχει τις συμφωνηθείσες ή συνήθως αναμενόμενες ιδιότητες, ανταποκρίνεται στην περιγραφή του, σε δείγμα ή υπόδειγμα και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με τη φύση της συναλλαγής ή τη συμφωνία που έχει συναφθεί.» [σελ. 8 του πρωτοτύπου]

Το άρθρο 932, παράγραφος 1, του ABGB ορίζει τα εξής:

«Σε περίπτωση ελαττώματος ο αποκτών μπορεί να ζητήσει τη επιδιόρθωση του πράγματος (επισκευή ή συμπλήρωση της ελλείψεως), την αντικατάσταση του πράγματος, την προσήκουσα μείωση του ανταλλάγματος (μείωση του τιμήματος) ή τη λύση της συμβάσεως (υπαναχώρηση).»

Το άρθρο 932, παράγραφος 4, εδάφιο 1, του ABGB προβλέπει:

«Αν τόσο η επιδιόρθωση όσο και η αντικατάσταση είναι αδύνατες ή συνεπάγονται δυσανάλογη επιβάρυνση για τον μεταβιβάζοντα, ο αποκτών δικαιούται να μειώσει το τίμημα ή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, εκτός αν πρόκειται για εποσιώδες ελάττωμα.»

Το άρθρο 25, παράγραφος 2, της (γερμανικής) κανονιστικής ρυθμίσεως περί εγκρίσεως ΕΚ των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, στο εξής: EG-FGV) ορίζει τα εξής:

(2) Για την άρση των ελλείψεων αυτών και τη διασφάλιση της συμμορφώσεως των οχημάτων που έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία, των αυτοτελών τεχνικών μονάδων ή κατασκευαστικών στοιχείων, η Kraftfahrt-Bundesamt δύναται να θεσπίζει εν συνεχεία διατάξεις παρακολουθηματικού χαρακτήρα.»

Ε. Λόγοι υποβολής αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

1.1. Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο δικαστήριο) εξετάζει την ύπαρξη –κατά τον χρόνο της παραδόσεως– ελαττώματος στο όχημα που αγόρασε ο ενάγων και τη διόρθωση του ελαττώματος αυτού, καθώς και την επέλευση ζημίας που προκάλεσε στον ενάγοντα η δεύτερη εναγομένη.

1.2. Αν υφίσταται ελάττωμα που μπορεί να διορθωθεί, τότε κατά το άρθρο 932, παράγραφος 1, του ABGB, υφίσταται κατ' αρχάς αξίωση επιδιορθώσεως. Η επιδιόρθωση πρέπει να αποκαταστήσει τη συμμόρφωση του πράγματος προς τους όρους της συμβάσεως [παραλείπόμενα]. Προκειμένου να εκλείψει η αξίωση επιδιορθώσεως, ο πωλητής πρέπει να υποστηρίξει και να αποδείξει **[σελ. 9 του πρωτοτύπου]**, ως γεγονός που επιφέρει απώλεια της αξίωσης, ότι ήρε το ελάττωμα μέσω επιδιορθώσεως [παραλείπόμενα].

1.3. Ελαττωματικότητα της παροχής κατά την έννοια του άρθρου 922 του ABGB υφίσταται όταν η παροχή υπολείπεται από ποιοτικής ή ποσοτικής απόψεως των συνήθως αναμενόμενων ή εγγυημένων ιδιοτήτων [παραλείπόμενα].

1.4. Στην περίπτωση των επιβατικών αυτοκινήτων, η αυστριακή νομολογία θεωρεί δεδομένο ότι αυτά οφείλουν να διαθέτουν τις διοικητικές άδειες που απαιτούνται για χρήση στο οδικό δίκτυο [παραλείπόμενα].

2.1. Κατά την εκτίμηση του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου δικαστηρίου), η «λογική της εναλλαγής» που υφίστατο κατά τον χρόνο παραδόσεως του αγορασθέντος αγαθού στον ενάγοντα πρέπει να θεωρηθεί ως απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια των άρθρων 3, σημείο 10, και 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 [παραλείπόμενα]. Τούτο προκύπτει από το γεγονός ότι πρόκειται για στοιχείο σχεδιασμού το οποίο αισθάνεται τις παραμέτρους από τις οποίες προκύπτει κατά πόσον το όχημα λειτουργεί σε συνθήκες δοκιμαστικής λειτουργίας ή σε πραγματικές συνθήκες οδήγησεως και, βάσει αυτών, ενεργοποιεί τη θέση λειτουργίας με την υψηλότερη ανακυκλοφορία καυσαερίων ή αυτήν με τη χαμηλότερη ανακυκλοφορία καυσαερίων. Αυτό επηρεάζει την ανακυκλοφορία των καυσαερίων και συνεπώς ένα μέρος του συστήματος ελέγχου των εκπομπών. Η ενεργοποίηση μιας θέσεως λειτουργίας με χαμηλότερη ανακυκλοφορία καυσαερίων κατά τη λειτουργία του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες μειώνει επίσης την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος **[σελ. 10 του πρωτοτύπου]** [βλ. άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007]. Όσον αφορά τη «λογική της εναλλαγής», η εναγομένη ουδόλως επικαλέστηκε στοιχεία βάσει των οποίων θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο παρεκκλίσεως από την απαγόρευση των συστημάτων αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.

2.2. Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο δικαστήριο) θεωρεί ότι το όχημα που απέκτησε ο ενάγων ήταν, σε κάθε περίπτωση, ελαττωματικό κατά την έννοια του άρθρου 922 του ABGB, διότι το απαγορευμένο σύστημα αναγνωρίσεως δεν γνωστοποιήθηκε στην αρμόδια αρχή για τη χορήγηση της εγκρίσεως ΕΚ τύπου, με αποτέλεσμα να θίγεται η ισχύς της χορηγηθείσας εγκρίσεως. Τούτο εκδηλώθηκε μέσω της επιβολής εκ μέρους της ΚΒΑ διατάξεων παρακολουθηματικού χαρακτήρα για την έγκριση ΕΚ τύπου.

2.3. Αντικείμενο του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος αποτελεί το ζήτημα αν το μηχανοκίνητο όχημα ήταν επιπλέον ελαττωματικό για τον λόγο ότι η πρώτη εναγομένη όφειλε να παράσχει όχημα το οποίο να μην ήταν εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007. Εφόσον προκύψει κάτι τέτοιο, θα πρέπει να εξεταστεί αν το απαγορευμένο σύστημα αναστολής εξακολουθούσε να υφίσταται και μετά την «ενημέρωση λογισμικού». Τούτο αποτελεί αντικείμενο του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος. Το τρίτο ερώτημα αφορά το ποιες θα ήταν οι έννομες συνέπειες αν το όχημα εξακολουθούσε να είναι ελαττωματικό ακόμη και μετά την «ενημέρωση λογισμικού».

2.4. Η εκτίμηση περί της ελλείψεως συμμορφώσεως είναι επίσης κρίσιμη για την εκτίμηση της ευθύνης της δεύτερης εναγομένης, στο μέτρο που η ζημία του ενάγοντος απορρέει κατ' ουσίαν από την αγορά οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις της συμβάσεως και από την ύπαρξη παράνομου συστήματος αναστολής. **[σελ. 11 του πρωτοτύπου]**

Επί του ερωτήματος 1:

3.1. Η απάντηση στο ερώτημα αν η έγκριση της ενημερώσεως λογισμικού από την αρμόδια για την έγκριση ΕΚ τύπου αρχή επέφερε αφ' εαυτής τη επιδιόρθωση του αγορασθέντος προϊόντος εξαρτάται από το τι όφειλε να παράσχει ο μεταβιβάζων βάσει της συμβάσεως πωλήσεως.

3.2. Ο ενάγων υποστηρίζει τη νομική άποψη ότι, βάσει της συμβάσεως πωλήσεως, του οφειλόταν όχι μόνο όχημα με έγκριση ΕΚ τύπου αλλά και χωρίς σύστημα αναστολής το οποίο απαγορεύεται από το άρθρο 3, σημείο 10, σε συνδυασμό με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.

4.1. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ ορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα καταναλωτικά αγαθά τεκμαίρονται σύμφωνα προς τους όρους της συμβάσεως. Τούτο γίνεται ερμηνεύεται στη θεωρία υπό την έννοια ότι η οδηγία εισάγει ένα τεκμήριο σε σχέση με το περιεχόμενο της συμβατικής συμφωνίας για την απαιτούμενη ποιότητα του πωληθέντος προϊόντος [παραλειπόμενα], υπό την έννοια ότι αν το προϊόν υπολείπεται των απαιτήσεων που θέτει η οδηγία, μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται έλλειψη συμμορφώσεως. Σε αυτήν την περίπτωση, εναπόκειται στον μεταβιβάζοντα να αποδείξει ότι στην πραγματικότητα είχε συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό. Τούτο συνεπάγεται ελάφρυνση του βάρους αποδείξεως για τον αποκτώντα σε σύγκριση με την ρύθμιση του ABGB, κατά την οποία ο μεταβιβάζων οφείλει να αποδεικνύει όχι μόνον ότι το πράγμα διαφέρει από το συμβατικά οφειλόμενο, αλλά και το περιεχόμενο της συμβάσεως [παραλειπόμενα]. **[σελ. 12 του πρωτοτύπου]**

4.2. Για κριτήριο της «εύλογα αναμενόμενης» ποιότητας και παροχής πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το πρότυπο του Ευρωπαϊού καταναλωτή [παραλειπόμενα].

4.3. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι στην περίπτωση προϊόντων όπως τα μηχανοκίνητα οχήματα, για τα οποία είναι γνωστό ότι πρέπει να πληρούνται οι εκ του νόμου προβλεπόμενες απαιτήσεις, τούτο θα μπορούσε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο μέσος καταναλωτής, ο οποίος έχει τη συνήθη πληροφόρηση και είναι ευλόγως προσεκτικός και ενημερωμένος (απόφαση της 8ης Απριλίου 2003, C-44/01, Pippig Augenoptik, ECLI:EU:C:2003:205, σκέψη 55· απόφαση της 8ης Φεβρουαρίου 2017, C-562/15, Carrefour Hypermarches, ECLI:EU:C:2017:95, σκέψη 31), πρέπει επίσης να θεωρηθεί ότι αναμένει τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω απαιτήσεις. Πράγματι, φαίνεται αυτονόητο ότι ο σεβασμός της έννομης τάξεως αποτελεί μέρος των εύλογων προσδοκιών του καταναλωτή. Το γεγονός ότι οι τύποι οχημάτων πρέπει να υποβληθούν σε διαδικασία έγκρισης δεν αντιτίθεται κατ' ανάγκη στην προεκτεθείσα ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 1999/44/ΕΚ. Υπό αυτή την έννοια, το αν η απουσία λογισμικού όπως η «λογική της εναλλαγής» ήταν υποκειμενικά σημαντική για τον αγοραστή δεν θα ήταν επίσης καθοριστικό.

4.4. Μια τέτοια ερμηνεία θα είχε ως συνέπεια ότι ο πωλητής μηχανοκίνητου οχήματος θα έπρεπε να παρέχει εγγυήσεις όχι μόνο για το ότι το όχημα έχει την έγκριση που απαιτείται για τη συνήθως αναμενόμενη χρήση κατά την έννοια του άρθρου 922 του ABGB, αλλά και για το ότι το όχημα δεν περιέχει παράνομα κατασκευαστικά μέρη

Επί του ερωτήματος 2: [σελ. 13 του πρωτοτύπου]

5.1. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ερώτημα 1, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η πρώτη εναγομένη όφειλε να παραδώσει όχημα το οποίο να μην ήταν εξοπλισμένο με παράνομο μηχανισμό αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007. Σε αυτήν την περίπτωση, η αξίωση του ενάγοντος για επιδιόρθωση του πράγματος δυνάμει του άρθρου 932, παράγραφος 1, του ABGB θα αποσκοπούσε στην επέλευση αυτής της κατάστασης.

5.2. Επομένως, η προσπάθεια επιδιορθώσεως που πραγματοποιήθηκε με την εγκατάσταση της «ενημερώσεως λογισμικού» δεν θα ήταν επιτυχής απλώς και μόνο διότι η ΚΒΑ δεν αφαίρεσε ούτε ανακάλεσε τη χορηγηθείσα έγκριση ΕΚ τύπου. Αντιθέτως, θα ήταν αναγκαίο να εξεταστεί αν το αγορασθέν όχημα εξακολουθούσε ή όχι να φέρει σύστημα εναλλαγής το οποίο απαγορεύεται από το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.

5.3. Στο πλαίσιο της εξετάσεως αυτής, καθοριστικής σημασίας είναι εν προκειμένω το κατά πόσον το υφιστάμενο πρόγραμμα, το οποίο περιλαμβάνει ένα «θερμοκρασιακό παράθυρο», μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, την οποία επικαλούνται οι εναγόμενες, ή αν αυτό αποκλείεται εκ προοιμίου όπως υποστηρίζει ο ενάγων. Ο ενάγων στηρίζει την άποψή του στο γεγονός ότι το «θερμοκρασιακό παράθυρο» συνεπάγεται τόσο εκτεταμένη χρήση του συστήματος αναστολής ώστε οδηγεί στην αντιστροφή της σχέσεως μεταξύ

κανόνα και εξαιρέσεως που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.

6.1. Σκοπός της θεσπίσεως κοινών τεχνικών απαιτήσεων για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων με τον κανονισμό (ΕΚ) 715/2007 είναι –παράλληλα με τη διασφάλιση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς– η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας [αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007]. Η σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου από το πετρέλαιο κινήσεως θεωρείται αναγκαία **[σελ. 14 του πρωτοτύπου]** για τη επιδιόρθωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση [αιτιολογική σκέψη 6 του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007].

6.2. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι οι σκοποί αυτοί συνηγορούν υπέρ της στενής ερμηνείας των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 715/2007.

6.3. Κατά το άρθρο 3, σημείο 9, τρίτο εδάφιο, του κανονισμού 692/2008, ο κατασκευαστής υποβάλλει στην αρχή έγκρισης πληροφορίες σχετικά με τη στρατηγική λειτουργίας του συστήματος ανακυκλοφορίας των καυσαερίων, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας του σε χαμηλές θερμοκρασίες. Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο δικαστήριο) θεωρεί ότι από τη διάταξη αυτή συνάγεται ότι από μόνη της η επικράτηση «χαμηλών» θερμοκρασιών δεν απαλλάσσει από την απαίτηση σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος ανακυκλοφορίας των καυσαερίων.

6.4. Η τεχνολογία του «θερμοκρασιακού παραθύρου» συνεπάγεται ότι η ανακυκλοφορία των καυσαερίων ελέγχεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η θέση μειώσεως των εκπομπών είναι πλήρως λειτουργική μόνο όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου.

6.5. Είναι γνωστό τοις πάσι ότι σε κάποια τμήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως για παράδειγμα στην Αυστρία, οι μέσες θερμοκρασίες είναι κάτω των 15 βαθμών Κελσίου για αρκετούς μήνες τον χρόνο (βλ., για παράδειγμα, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, επίσκεψη στις 17.3.2020, σύμφωνα με το οποίο οι μέσες θερμοκρασίες στη Βιέννη ήταν κάτω των 15 βαθμών Κελσίου τους έξι από τους δώδεκα μήνες του 2018). Συνεπώς, κατά μέσο όρο, οι εξωτερικές θερμοκρασίες στις οποίες η ανακυκλοφορία των καυσαερίων λειτουργεί πλήρως σε έναν τύπο οχήματος όπως ο επίμαχος εν προκειμένω δεν αγγίζουν καν τα επίπεδα αυτά για σημαντικό μέρος του έτους. Ως εκ τούτου, οι εναγόμενες επωφελούνται **[σελ. 15 του πρωτοτύπου]**, κατ' εφαρμογή μιας εξαιρετικής διατάξεως (άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007), από το ότι μπορούν να παρεκκλίνουν από την απαγόρευση χρήσεως συστήματος αναστολής για περίπου το ήμισυ του έτους.

6.2. Η αρχή ότι οι εξαιρέσεις πρέπει πάντοτε να ερμηνεύονται στενά (βλ. απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2014, C-212/13, Rynes, ECLI:EU:C:2014:2428, σκέψη 29· προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Υ. Bot της 20ής Ιουνίου 2013, C-309/12, Gomes Viana Novo κ.λπ., ECLI:EU:C:2013:419, σημείο 26), και ο σκοπός της μείωσης των εκπομπών οξειδίων του αζώτου που επιδιώκεται με τον κανονισμό (ΕΚ) 715/2007 συνηγορούν ενδεχομένως υπέρ του επιχειρήματος ότι ένα σύστημα αναστολής που χρησιμοποιείται σε τόσο μεγάλη έκταση είναι απλώς αδύνατον να υπαχθεί σε κάποια από τις εξαιρέσεις του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.

Επί του ερωτήματος 3:

7.1. Σύμφωνα με την αυστριακή νομολογία, κατά την εξέταση του αν υφίσταται επουσιώδες ελάττωμα που αποκλείει την υπαναχώρηση κατά την έννοια του άρθρου 932, παράγραφος 4, του ABGB, πρέπει να γίνεται αντικειμενική στάθμιση των συμφερόντων των συμβαλλομένων με βάση τη συγκεκριμένη σύμβαση και τις περιστάσεις κάθε μεμονωμένης περιπτώσεως [παραλειπόμενα].

7.2. Το ερώτημα 3 αφορά το γεγονός ότι στη θεωρία σχετικά με το άρθρο 932, παράγραφος 4, πρώτη περίοδος, του ABGB, γίνεται δεκτό ότι ένα ελάττωμα είναι επουσιώδες (μόνον) αν ο αγοραστής συνήψε τη σύμβαση εν γνώσει του ελαττώματος (εν προκειμένω: ύπαρξη συστήματος αναστολής και των συνεπειών του), ακόμη και υπό άλλους όρους [παραλειπόμενα]. **[σελ. 16 του πρωτοτύπου]**

Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 6, της οδηγίας 1999/44/ΕΚ δεν είναι τόσο σαφές ώστε να υφίσταται περίπτωση *acte clair* (σαφούς πράξεως).

[παραλειπόμενα]

Βιέννη, την 17η Μαρτίου 2020

[παραλειπόμενα] [δικονομικά ζητήματα]