

# Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση C-134/20 – 1

## Υπόθεση C-134/20

Προδικαστική παραπομπή

### Ημερομηνία καταθέσεως:

11 Μαρτίου 2020

### Αιτούν δικαστήριο:

Landesgericht Eisenstadt (Αυστρία)

### Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

29 Ιανουαρίου 2020

### Ενάγων:

JR

### Εναγομένη:

Volkswagen AG

---

[παραλειπόμενα]

**REPUBLIK ÖSTERREICH (ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ)**

**LANDESGERICHT EISENSTADT (ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΟΥ EISENSTADT)**

[παραλειπόμενα]

## ΔΙΑΤΑΞΗ

### ΥΠΟΘΕΣΗ:

Ενάγων

[παραλειπόμενα]

JR

[παραλειπόμενα] Βιέννη

**Εναγομένη**

[παραλειπόμενα] με έδρα το  
Wolfsburg

**Χρηματικό ύψος της αγωγής:**

22 238,64 ευρώ [παραλειπόμενα]

1. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα ερωτήματα για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως:

α) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (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, την έννοια ότι δεν επιτρέπεται εξοπλισμός οχήματος υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007, στο πλαίσιο του οποίου η βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων, δηλαδή ένα κατασκευαστικό στοιχείο που ενδέχεται να επηρεάσει τις εκπομπές, έχει σχεδιαστεί κατά τρόπον ώστε ο συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων, δηλαδή το ποσοστό των καυσαερίων, τα οποία ανακυκλοφορούν, να έχει ρυθμιστεί έτσι ώστε η βαλβίδα να εξασφαλίζει θέση λειτουργίας χαμηλών ρύπων μόνο μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και μόνον κάτω από τα 1 000 μέτρα υψόμετρο, εάν δε η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το εύρος θερμοκρασιών καθώς και εάν το υψόμετρο υπερβαίνει το όριο των 1 000 μέτρων [σελίδα του πρωτοτύπου 2] κατά 250 μέτρα ο συντελεστής αυτός μειώνεται με γραμμικό τρόπο στο μηδέν, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι εκπομπές ΝΟx πάνω από τις οριακές τιμές του κανονισμού 715/2007;

β) Ασκή επιρροή για την απάντηση στο πρώτο ερώτημα το κατά πόσον η χρήση του αναφερόμενου στο εν λόγω ερώτημα εξοπλισμού του οχήματος είναι απαραίτητη για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία;

γ) Ασκή περαιτέρω επιρροή για την απάντηση στο δεύτερο ερώτημα το κατά πόσον το τμήμα του κινητήρα το οποίο πρέπει να προστατευθεί από ζημία είναι η βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων;

δ) Ασκή επιρροή για την απάντηση στο πρώτο ερώτημα το αν ο αναφερόμενος στο εν λόγω ερώτημα εξοπλισμός του οχήματος είχε ήδη τοποθετηθεί κατά την κατασκευή του οχήματος ή το αν η περιγραφείσα στο πρώτο ερώτημα ρύθμιση της βαλβίδας ανακυκλοφορίας καυσαερίων πρέπει να πραγματοποιηθεί ως επισκευή του οχήματος υπό την έννοια

του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών;

2. Αναστέλλει τη διαδικασία έως την έκδοση της προδικαστικής αποφάσεως του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης [παραλειπόμενα].

## ΣΚΕΠΤΙΚΟ:

### I. Πραγματικά περιστατικά

Ο **ενάγων** αγόρασε το 2013 ένα όχημα VW Touran Comfortline BMT TDI (στο εξής: επίδικο όχημα) έναντι τιμήματος 27 600,00 ευρώ. Στο επίδικο όχημα [παραλειπόμενα] έχει τοποθετηθεί πετρελαιοκινητήρας (ντίζελ) 1,61 τύπου EA189, ισχύος 77 kW.

Η **εναγομένη** είναι η μητρική εταιρία του ομίλου Volkswagen, έχει την έδρα της στη Γερμανία και από το φθινόπωρο του 2015 βρίσκεται στο επίκεντρο του δημοσίου διαλόγου που αφορά το ζήτημα του «Σκανδάλου καυσαερίων των πετρελαιοκίνητων οχημάτων».

Συγκεκριμένα, το επίδικο όχημα [παραλειπόμενα] έχει τα κατωτέρω αναφερόμενα (κρίσιμα) χαρακτηριστικά: **[σελίδα πρωτοτύπου 3]**

Μάρκα:	Volkswagen VW
[παραλειπόμενα]	[παραλειπόμενα]
Κίνηση:	Πετρελαιοκινητήρας
[παραλειπόμενα]	[παραλειπόμενα]
Πρότυπο εκπομπών ρύπων:	EURO 5
Εκπομπές καυσαερίων βάσει:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
[παραλειπόμενα]	[παραλειπόμενα]
Συνολική κατανάλωση καυσίμου:	4,5 l/100 km (CO <sub>2</sub> 119 g/km)

Το όχημα είναι εξοπλισμένο με ενσωματωμένη στον κινητήρα ή/και εσωτερική διάταξη ελέγχου ρύπων, ήτοι με βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων (στο εξής: **βαλβίδα ανακυκλοφορίας**). Το επίδικο όχημα είναι εξοπλισμένο με σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων μέσω φίλτρου σωματιδίων, δεν διαθέτει όμως σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων για τα οξειδία του αζώτου (NOx) [παραλειπόμενα]. Η βαλβίδα ανακυκλοφορίας (υπεραπλουστεύοντας τη λειτουργία της) επαναδιοχετεύει καυσαέρια από τη βαλβίδα εξαγωγής προς τη βαλβίδα εισαγωγής του κινητήρα, για να αντικαταστήσει εκεί ένα μέρος του ατμοσφαιρικού αέρα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η θερμοκρασία αιχμής μειώνεται

κατά την καύση και η διαδικασία της καύσεως επιβραδύνεται, πράγμα που έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών NOx. Οι εκπομπές NOx επηρεάζονται επίσης από τον χρονισμό και τη διάρκεια της εγχύσεως, καθώς και από τον τρόπο κατασκευής του κινητήρα. Εντούτοις, αν υποθεθεί ότι δεν υφίσταται βαλβίδα ανακυκλοφορίας ή ότι αυτή έχει απενεργοποιηθεί, το επίδικο όχημα δεν θα είναι σύμφωνο προς τις οριακές τιμές NOx του κανονισμού 715/2007. Η βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων αποτελεί μέρος του κινητήρα.

Ο κατασκευαστής έχει εξοπλίσει το επίδικο όχημα, όπως άλλωστε και όλα τα υπόλοιπα οχήματα της ίδιας σειράς, με κινητήρα EA189, κατά τρόπον ώστε το λογισμικό τους να προβλέπει **θέση λειτουργίας 0 (λειτουργία οδήγησης)** και **θέση λειτουργίας 1 (βάσει του νέου ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης [New European Drive Cycle, στο εξής: NEDC])**. [παραλειπόμενα]

Όταν το επίδικο όχημα τίθεται σε λειτουργία, βρίσκεται πάντοτε στη θέση λειτουργίας 1 [σελίδα του πρωτοτύπου 4] (NEDC). Όταν το λογισμικό αναγνωρίσει κατάσταση δοκιμής, ότι δηλαδή το επίδικο όχημα λειτουργεί στο πλαίσιο του NEDC, παραμένει στη θέση λειτουργίας 1 (NEDC). Όταν το λογισμικό αναγνωρίσει ότι το επίδικο όχημα κινείται εκτός των ορίων ανοχής του NEDC (αποκλίσεις από το προφίλ ταχύτητας +/-2 χλμ./ώρα ή +/-1 δευτερόλεπτο), το όχημα τίθεται στη θέση λειτουργίας 0 (λειτουργία οδήγησης). Η διαδικασία αυτή περιγράφεται ως «**ενσωματωμένο σύστημα αλλαγής θέσεως λειτουργίας**», «βαθμιδωτή συνάρτηση» ή ακόμα και ως «λογισμικό χειρισμού». Στη θέση λειτουργίας 0 (λειτουργία οδήγησης) ο συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων (στο εξής: **συντελεστής ανακυκλοφορίας**) και, κατά συνέπεια, το ποσοστό των καυσαερίων που ανακυκλοφορούν, μειώνεται, με αποτέλεσμα να μεταβάλλεται επίσης ο χρονισμός εγχύσεως και η διάρκεια αυτής. Όταν το επίδικο όχημα κινείται στη θέση λειτουργίας 0 (λειτουργία οδήγησης) στο πλαίσιο του NEDC, αυτό δεν ικανοποιεί τις οριακές τιμές NOx του κανονισμού 715/2007. Καθόσον σε πραγματική λειτουργία οδήγησης το επίδικο όχημα βρίσκεται σχεδόν αποκλειστικά στη θέση λειτουργίας 0 (λειτουργία οδήγησης), ούτε στην περίπτωση αυτή ικανοποιεί τις οριακές τιμές NOx.

Το σύστημα αλλαγής θέσεως λειτουργίας έγινε ευρέως γνωστό μέσω ενός εγγράφου της United States Environmental Protection Agency (αμερικανικής υπηρεσίας προστασίας του περιβάλλοντος, στο εξής: **EPA**) με ημερομηνία 18 Σεπτεμβρίου 2015, η οποία περιέγραψε το σύστημα αλλαγής θέσεως λειτουργίας στα οχήματα της κατασκευάστριας εταιρίας που προορίζονταν για την αγορά των Ηνωμένων Πολιτειών και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τούτο συνιστά παράβαση νόμου. Δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί αν και κατά πόσον, καθώς και με ποιον τρόπο, οι κινητήρες και το λογισμικό ελέγχου του κινητήρα του επίδικου οχήματος διαφέρουν από τον σχεδιασμό κινητήρων και το λογισμικό χειρισμού των οχημάτων που η κατασκευάστρια εταιρία παρήγαγε για την αγορά των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. [παραλειπόμενα]

Το επίδικο όχημα είναι τεχνικά ασφαλές και ικανό προς οδήγηση και, ως εκ τούτου, μπορεί (με βάση τις παραμέτρους αυτές) να χρησιμοποιηθεί χωρίς περιορισμούς στην οδική κυκλοφορία.

Για τον ενάγοντα ήταν σημαντικό, κατά την αγορά, να αποκτήσει ένα πετρελαιοκίνητο όχημα με χαμηλή κατανάλωση. [παραλειπόμενα] Αν ο ενάγων γνώριζε ότι το επίδικο όχημα δεν πληρούσε τις νόμιμες προδιαγραφές λόγω του λογισμικού χειρισμού που διέθετε, δεν θα προέβαινε στην αγορά του.

[παραλειπόμενα]

Με την από 8.10.2015 επιστολή της [σελίδα του πρωτοτύπου 5] Intercar Austria GmbH, ήτοι του γενικού εισαγωγέα οχημάτων μάρκας Volkswagen στην Αυστρία, ο ενάγων ενημερώθηκε ότι θα απαιτηθεί η διενέργεια συμπληρωματικών εργασιών στο επίδικο όχημα και ότι η κατασκευάστρια θα αναλάβει το κόστος όλων των απαραίτητων εργασιών επισκευής. Από το γενικό πλαίσιο των ανωτέρω επιστολών συνάγεται ότι οι τιμές NOx που αναφέρονται στην έγκριση τύπου αποκλίνουν από τις πραγματικές τιμές. Επιπλέον ο ενάγων κλήθηκε να παράσχει τη συγκατάθεσή του για την **αναβάθμιση**, η οποία αφαιρεί το ενσωματωμένο σύστημα αλλαγής θέσεως λειτουργίας. Η αναβάθμιση αναπτύχθηκε από την εναγομένη και εγκαταστάθηκε στο επίδικο όχημα.

Επομένως, τουλάχιστον μετά την αναβάθμιση, η βαλβίδα ανακυκλοφορίας έχει καταστεί κατασκευαστικό στοιχείο του οχήματος, το οποίο ενδέχεται να επηρεάσει τις εκπομπές, καθόσον έχει κατασκευαστεί κατά τρόπον ώστε ο συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων να έχει ρυθμιστεί έτσι ώστε η βαλβίδα να εξασφαλίζει θέση λειτουργίας χαμηλών ρύπων μόνο μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και μόνο κάτω από τα 1 000 μέτρα υψόμετρο, εάν δε η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το «θερμοκρασιακό παράθυρο», όπως και εάν το υψόμετρο υπερβαίνει το όριο των 1 000 μέτρων και κατά 250 μέτρα, ο συντελεστής να μειώνεται με γραμμικό τρόπο στο μηδέν [παραλειπόμενα] (η διαδικασία αυτή θα αναφέρεται στο εξής εν συντομία ως «**θερμοκρασιακό παράθυρο**»). Αποτέλεσμα της μείσεως του συντελεστή ανακυκλοφορίας στο μηδέν είναι να αυξάνονται οι εκπομπές NOx πάνω από τις οριακές τιμές του κανονισμού 715/2007. Η αναβάθμιση επιφέρει και άλλες μεταβολές, οι οποίες, σε σύγκριση με την κατάσταση που επικρατούσε πριν από την αναβάθμιση, προκαλούν τη μεταβολή των εκπομπών καυσαερίων. Ελλείπει πληροφοριών σχετικά με την εν λόγω αναβάθμιση, οι μόνες από τις μεταβολές αυτές που κατέστη δυνατό να διαπιστωθούν ήταν εκείνες που αφορούν το σύστημα του θερμοκρασιακού παραθύρου.

Ειδικότερα, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο είναι απαραίτητο για την προστασία του κινητήρα από βλάβες. Δεν μπορεί επίσης να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η κατανάλωση, η παραγωγή αιθάλης, η απόδοση και η συνολική διανύσιμη χιλιομετρική απόσταση μεταβάλλονται αρνητικά λόγω της αναβάθμισης. Δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι, εάν εγκατασταθεί η αναβάθμιση χωρίς να υπάρχει το

θερμοκρασιακό παράθυρο, δεν είναι εφικτή η συμμόρφωση προς τις επιταγές του κανονισμού 715/2007 που αφορούν την αντοχή των συστημάτων ελέγχου της ρυπάνσεως, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Στην Αυστρία, το μεγαλύτερο μέρος του έτους οι θερμοκρασίες κυμαίνονται κάτω από τους 15 βαθμούς Κελσίου. Δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι μετά την εγκατάσταση της αναβαθμίσεως μειώνεται η εμπορική αξία του οχήματος.

Η γερμανική Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκινήτων οχημάτων στο εξής: **KBA**) [παραλειπόμενα] χορήγησε άδεια για τη διενέργεια τεχνικής τροποποίησης –συγκεκριμένα για την αναβάθμιση– [παραλειπόμενα] και (ως εκ τούτου) δεν αφαίρεσε την έγκριση τύπου, ενώ παράλληλα διαπίστωσε (εν μέρει από νομικής απόψεως) ότι: i) δεν υφίσταται απαγορευμένο σύστημα αναστολής, ii) τα υφιστάμενα συστήματα αναστολής κρίνονται αποδεκτά, iii) οι οριακές τιμές των εκπομπών ρύπων και οι λοιπές απαιτήσεις πληρούνται, iv) τα δεδομένα καταναλώσεως καυσίμου και εκπομπών CO<sub>2</sub> που δηλώθηκαν αρχικά από την κατασκευάστρια εταιρία έχουν επιβεβαιωθεί από τεχνική υπηρεσία [σελίδα του πρωτοτύπου 6] και (v) η μέχρι σήμερα απόδοση του κινητήρα, η μέγιστη ροπή και οι μέχρι σήμερα τιμές εκπομπής θορύβων δεν έχουν μεταβληθεί. Η KBA δεν γνωρίζει το λογισμικό που χρησιμοποίησε η κατασκευάστρια εταιρία για την αναβάθμιση, καθόσον δεν ζητήθηκαν διευκρινίσεις ως προς αυτό. Δεν είναι δυνατόν να συναχθεί ποιες (πραιτέρω) πληροφορίες είχε στη διάθεσή της η KBA σχετικά με την έγκριση της αναβαθμίσεως και τη συναγωγή των προαναφερθεισών διαπιστώσεων.

## II. Εκτίμηση και βαρύτητα των αποδεικτικών στοιχείων

Η αναγκαιότητα της συλλογής πραιτέρω αποδεικτικών στοιχείων εξαρτάται και από τα νομικά ζητήματα που εγείρονται στο πλαίσιο του ενωσιακού δικαίου. Όσον αφορά τα εν λόγω ζητήματα και τη συνάφειά τους στο πλαίσιο της εθνικής διαδικασίας, το Δικαστήριο φρονεί ότι τα πραγματικά περιστατικά έχουν διευκρινιστεί.

[παραλειπόμενα] [Πραιτέρω στοιχεία για τη διεξαγωγή της αποδεικτικής διαδικασίας]

## III. Διατάξεις του δικαίου της Ένωσης:

Ο κανονισμός (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 (στο εξής: κανονισμός 715/2007) ορίζει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

Αιτιολογική σκέψη 15: [σελίδα του πρωτοτύπου 7]

*Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την ανάγκη αναθεώρησης του νέου ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης ως τη διαδικασία δοκιμής που παρέχει τη βάση των κανονισμών εκπομπών έγκρισης ΕΚ τύπου. Ενδέχεται να απαιτηθούν η προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα ή η αντικατάσταση των κύκλων δοκιμών ώστε να εκφράζουν τις αλλαγές όσον αφορά τις προδιαγραφές των οχημάτων και τη συμπεριφορά των οδηγών. Οι αναθεωρήσεις ενδέχεται να είναι αναγκαίες για να εξασφαλισθεί ότι οι εκπομπές του πραγματικού κόσμου αντιστοιχούν σε εκείνες που μετρώνται κατά την έγκριση τύπου. Θα πρέπει επίσης να εξετασθούν η εφαρμογή φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών και η θέσπιση της κανονιστικής έννοιας του «μη υπερβατού» [του ορίου του οποίου δεν επιτρέπεται η υπέρβαση].*

#### Άρθρο 5:

*1. Ο κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπο ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται έτσι ώστε το όχημα υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.*

*2. Η χρήση συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών απαγορεύεται. Η απαγόρευση δεν ισχύει:*

*α) όταν η ανάγκη χρήσης των συστημάτων αιτιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος·*

*β) όταν το σύστημα δεν λειτουργεί πέραν των απαιτήσεων εκκίνησης του κινητήρα·*

*γ) όταν οι συνθήκες έχουν στην ουσία τους περιληφθεί στις διαδικασίες δοκιμής για τον έλεγχο των εξατμιστικών εκπομπών και των μέσων εκπομπών από τον αγωγό εξαγωγής.*

Για το επίδικο όχημα ισχύουν οι οριακές τιμές εκπομπών που προβλέπονται στο παράρτημα I, πίνακας 1 (Euro 5) του κανονισμού 715/2007.

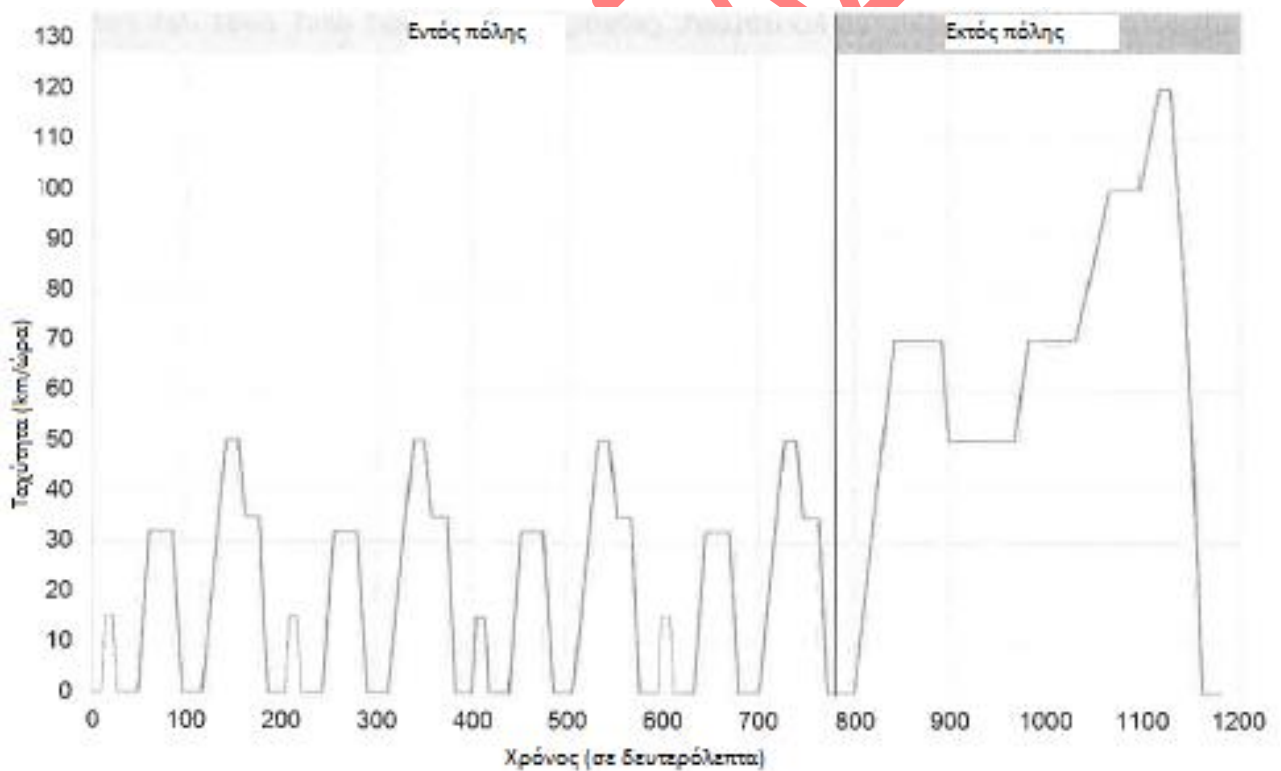
Όσον αφορά το επίδικο όχημα, οι τιμές αυτές υπολογίζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ταξινομήσεως κατά τη λεγόμενη δοκιμή τύπου 1 που διενεργείται σύμφωνα με το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΚ) 692/2008 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (στο εξής: κανονισμός 692/2008).

Η παράγραφος 3.1, του παραρτήματος III, του κανονισμού 692/2008, παραπέμπει για τις τεχνικές απαιτήσεις σε εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα 4 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ [κανονισμού της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE)] αριθ. 83. Το εν λόγω παράρτημα 4 περιγράφει

τη [σελίδα του πρωτοτύπου 8] διεξαγωγή της δοκιμής τύπου I κατά την παράγραφο 5.3.1 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83, όπου το προσάρτημα I του εν λόγω παραρτήματος 4 ορίζει τον κύκλο οδήγησης που πρέπει να ακολουθείται στο πλαίσιο της δοκιμής.

Στην παρούσα διάταξη και γενικότερα ο κύκλος οδήγησης αναφέρεται ως «νέος ευρωπαϊκός κύκλος οδήγησης» (New European Drive Cycle, εν συντομία: NEDC). Η δοκιμή του οχήματος κατά την παράγραφο 5.3.1 του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83 πραγματοποιείται επί δυναμομετρικής εξέδρας και διαρκεί 19 λεπτά και 40 δευτερόλεπτα (= 1180 δευτερόλεπτα). Στο πλαίσιο αυτό διανύεται ο NEDC, ο οποίος αποτελείται από το μέρος 1 «στοιχειώδης κύκλος» ή «κύκλος πόλης» (παράγραφος 5.3.1.2.2. του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83) και το μέρος 2 «κύκλος εκτός πόλης» ή «κυκλοφορία εκτός πόλης» (παράγραφος 5.3.1.2.3. του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 83). Αμφότερα τα μέρη του NEDC από κοινού αναπαριστώνται γραφικά ως εξής:

Νέος ευρωπαϊκός κύκλος οδήγησης (NEDC)



[παραλείπόμενα]

Το άρθρο 3, παράγραφος 9, του κανονισμού 692/2008, ορίζει τα εξής:

*Η δοκιμή τύπου 6 για τη μέτρηση των εκπομπών σε χαμηλές θερμοκρασίες, όπως ορίζεται στο παράρτημα VIII, δεν εφαρμόζεται στα ντιζελοκίνητα οχήματα.*

*Ωστόσο, όταν υποβάλλουν αίτηση για έγκριση τύπου, οι κατασκευαστές προσκομίζουν στην αρχή έγκρισης πληροφορίες που καταδεικνύουν ότι η διάταξη*



μετεπεξεργασίας NOx [σελίδα του πρωτοτύπου 9] φτάνει σε επαρκώς υψηλή θερμοκρασία ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά εντός 400 δευτερολέπτων μετά από εκκίνηση ψυχρού κινητήρα στους -7°C, όπως περιγράφεται στη δοκιμή τύπου 6.

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

Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν επίσης περιγραφή των ενδεχόμενων επιπτώσεων στις εκπομπές.

Η αρχή έγκρισης δεν χορηγεί έγκριση τύπου εάν οι υποβληθείσες πληροφορίες δεν επαρκούν προκειμένου να καταδείξουν ότι η διάταξη μετεπεξεργασίας φτάνει πράγματι σε επαρκώς υψηλή θερμοκρασία ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά εντός του καθορισμένου χρονικού διαστήματος.

Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η αρχή έγκρισης παρέχει πληροφορίες σχετικά με την απόδοση των διατάξεων μετεπεξεργασίας NOx και του συστήματος EGR [ανακυκλοφορίας των καυσαερίων] σε χαμηλές θερμοκρασίες.

#### **IV. Εθνικό νομικό καθεστώς / προδικαστικός χαρακτήρας κατά το εθνικό δίκαιο:**

##### **1. Επί της ακυρώσεως της συμβάσεως λόγω πλάνης**

Το άρθρο 871 του Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (αυστριακού αστικού κώδικα, στο εξής: ABGB) προβλέπει ότι «αν το περιεχόμενο της δηλώσεως στην οποία προέβη ο ίδιος ο συμβαλλόμενος ή η οποία έχει περιέλθει στον αντισυμβαλλόμενο είναι αποτέλεσμα πλάνης περί το πράγμα (κύρια παροχή) ή ουσιώδη ιδιότητα αυτού, στο οποίο ή στην οποία αποσκοπούσε κυρίως η δικαιοπραξία και η δήλωση βουλήσεως, ο συμβαλλόμενος δεν δεσμεύεται αν η πλάνη προκλήθηκε από τον αντισυμβαλλόμενο ή αν ο ίδιος προδήλως όφειλε να τη συναγάγει από τις περιστάσεις ή για την οποία είχε ενημερωθεί εγκαίρως».

Κατά συνέπεια, η εν λόγω ρύθμιση ορίζει διάφορες προϋποθέσεις οι οποίες, εφόσον συντρέχουν και αποτελέσουν αντίστοιχα τη βάση ασκηθείσας αγωγής, επιβάλλουν στο δικαστήριο την ex tunc ακύρωση της συμβάσεως με έκδοση αποφάσεως διαπλαστικού χαρακτήρα. Επί των κρίσιμων για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως προϋποθέσεων ισχύουν ειδικότερα τα εξής:

##### **1.1 Ύπαρξη πλάνης:**

Από τα πραγματικά περιστατικά συνάγεται ότι ο ενάγων είχε πεισθεί ότι αγοράζει όχημα που πληροί τις επιταγές του νόμου (του ενωσιακού δικαίου). Από τα πραγματικά περιστατικά συνάγεται περαιτέρω ότι στο επίδικο όχημα που αγόρασε ο ενάγων είχε τοποθετηθεί σύστημα αλλαγής θέσεως λειτουργίας. Το εν

λόγω σύστημα αλλαγής θέσεως λειτουργίας αντιβαίνει προς τις επιταγές του κανονισμού 715/2007, ιδίως δε προς το άρθρο 5 αυτού. Τούτο προκύπτει από το γεγονός ότι τόσο η βαλβίδα ανακυκλοφορίας όσο και **[σελίδα του πρωτοτύπου 10]** το σύστημα συνεχούς εγχύσεως αποτελούν κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές καυσαερίων και κατασκευάστηκαν κατά τρόπον ώστε κατά τη διεξαγωγή δοκιμής τύπου 1 σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού 692/2008 να ικανοποιούν τα προβλεπόμενα από τον κανονισμό 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής αυτού. Κατά την κίνηση του οχήματος υπό συνθήκες κανονικής λειτουργίας, τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία έχουν ρυθμιστεί κατά τρόπο που δεν συνάδει με τον κανονισμό 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής αυτού.

Επίσης, δεν υφίσταται εν προκειμένω μη απαγορευόμενο κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 σύστημα αναστολής, καθόσον, όπως ορθώς εκθέτει και η ίδια η εναγομένη, το επίμαχο σύστημα δεν είναι τέτοιου είδους [παραλειπόμενα]. Αντιθέτως, ο σχετικός προγραμματισμός πρέπει να θεωρηθεί υπό την έννοια ότι, κατά τη συνήθη χρήση του οχήματος, αυτό στερείται εξαρχής του εξοπλισμού που επιβάλλεται από τον κανονισμό 715/2007 (ιδίως άρθρο 5, παράγραφος 1), έτσι ώστε να μην είναι πλέον δυνατή η (κατ' εξαίρεση) απενεργοποίηση κατασκευαστικών στοιχείων που ενδέχεται να επηρεάζουν τις εκπομπές και, ως εκ τούτου, η απενεργοποίηση λειτουργίας που πληροί τις εν λόγω προδιαγραφές. Πολλώ δε μάλλον καθόσον το επίδικο όχημα βρίσκεται μόνον κατ' εξαίρεση σε κατάσταση που πληροί τις προδιαγραφές (θέση λειτουργίας 1 [NEDC]).

Ως εκ τούτου, το επίδικο όχημα δεν πληροί τις προδιαγραφές του νόμου (του ενωσιακού δικαίου). Ο ενάγων είχε περιπέσει σε πλάνη ως προς την παράμετρο αυτή, οπότε η εν λόγω προϋπόθεση πληρούται.

### 1.2 Ύπαρξη σημαντικής πλάνης

[παραλειπόμενα] Ο ABGB δέχεται [παραλειπόμενα] την προβολή πλάνης μόνο σε σχετικά στενά όρια [παραλειπόμενα]. Μια τέτοια πλάνη, συνεπαγόμενη την ακυρότητα της συμβάσεως, αποκαλείται εν γένει «σημαντική».

[παραλειπόμενα] Εν προκειμένω, ο ενάγων κατά τη σύναψη της συμβάσεως ανέμενε ότι το επίδικο όχημα θα πληροί τις προδιαγραφές του νόμου (της νομοθεσίας της Ένωσης). Όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω, το επίδικο όχημα δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες αυτές. Συγκεκριμένα, τίθεται το ζήτημα κατά πόσον πρόκειται στην περίπτωση αυτή περί σιωπηρά συμφωνηθείσας ιδιότητας, λαμβανομένης υπόψη και της φύσεως της δικαιοπραξίας. [παραλειπόμενα] **[σελίδα του πρωτοτύπου 11]** [παραλειπόμενα] [Εξετάζεται κατά πόσο πρόκειται περί σημαντικής πλάνης]. Η πλάνη [παραλειπόμενα] είναι όντως σημαντική.

### 1.3 Ουσιώδης χαρακτήρας της πλάνης:

Η πλάνη είναι ουσιώδης όταν ο προβαίνων στη δήλωση βουλήσεως δεν θα επιχειρούσε τη δικαιοπραξία αν γνώριζε την πραγματική κατάσταση, ενώ

πρόκειται για μη ουσιώδη πλάνη εφόσον ο δηλών θα είχε επιχειρήσει τη δικαιοπραξία με άλλο τρόπο αν εγνώριζε την πραγματική κατάσταση [παραλειπόμενα]

Από τα πραγματικά περιστατικά προκύπτει ότι, αν ο ενάγων γνώριζε ότι το επίδικο όχημα δεν πληρούσε τις προδιαγραφές του νόμου λόγω του λογισμικού χειρισμού που διέθετε, δεν θα προέβαινε στην αγορά του.

Επομένως, υπό το πρίσμα του προαναφερθέντος νομικού καθεστώτος, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η πλάνη είναι ουσιώδης κατά την ως άνω έννοια και τελούσε σε ουσιώδη συνάφεια με τη σύναψη της συμβάσεως. Ως εκ τούτου, εφόσον συντρέχουν και οι λοιπές προϋποθέσεις, η σύμβαση πρέπει να ακυρωθεί.

#### 1.4 Ακύρωση της συμβάσεως:

Καίτοι πληρούνται οι αναφερόμενες υπό 1.1 και 1.3 προϋποθέσεις, εντούτοις ο ενάγων δύναται να ζητήσει την ακύρωση της συμβάσεως μόνον εφόσον πληρούται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις: i) η πλάνη βαρύνει τον αντισυμβαλλόμενο, ii) ο αντισυμβαλλόμενος όφειλε να έχει αντιληφθεί την πλάνη, iii) ο πλανηθείς δεν ενημερώθηκε εγκαίρως ή iv) αμφότεροι οι συμβαλλόμενοι τελούν υπό την αυτή πλάνη [παραλειπόμενα]. [Εξετάζεται κατά πόσον είναι δυνατή η ακύρωση της συμβάσεως λόγω πλάνης] Ακολούθως, από τη νομική εκτίμηση της υποθέσεως συνάγεται ότι ο ενάγων μπορεί να ζητήσει την ακύρωση της συμβάσεως.

#### 1.5 Απώλεια του δικαιώματος προς άσκηση αγωγής:

Στο αυστριακό δίκαιο υποστηρίζεται ότι ο αντισυμβαλλόμενος του πλανηθέντος μπορεί να αποτρέψει τις έννομες συνέπειες της πλάνης, αποκαθιστώντας τον πλανηθέντα στην κατάσταση στην οποία αυτός θα βρισκόταν αν πράγματι ίσχυε η πεπλανημένη του εντύπωση, ήτοι να αποδεχτεί τη δικαιοπραξία στη μορφή που ο πλανηθείς πίστευε ότι αυτή θα έχει όταν την συνήψε. Στην περίπτωση αυτή, ο προβαίνων στη δήλωση βουλήσεως δεν έχει πλέον λόγο να κινηθεί νομικά, καθόσον έχει απωλέσει το δικαίωμα για άσκηση αγωγής. **[σελίδα πρωτοτύπου 12]**

[παραλειπόμενα] Η εναγομένη επισημαίνει ότι ο ενάγων, εγκαθιστώντας την αναβάθμιση, στερήθηκε του δικαιώματος ασκήσεως αγωγής κατά την έννοια του ανωτέρου αναφερόμενου νομικού καθεστώτος και κατά συνέπεια η σύμβαση δεν δύναται να ακυρωθεί.

Ο ενάγων ισχυρίζεται ότι η εγκατάσταση της αναβαθμίσεως σε καμία περίπτωση δεν έχει την έννοια ότι ο ίδιος στερείται πλέον του δικαιώματος ασκήσεως αγωγής, στηρίζει δε το επιχειρήμά του προβάλλοντας ότι η χρησιμοποίηση συστήματος αλλαγής θέσεως λειτουργίας συνιστά ενέργεια επίσης μη επιτρεπόμενη εκ του νόμου.

Ως εκ τούτου, προκειμένου το αιτούν δικαστήριο να εκδώσει απόφαση επί της κύριας διαφοράς, πρέπει να διευκρινίσει το ζήτημα κατά πόσον η κατάσταση μετά την αναβάθμιση συνιστά τεχνική επίλυση του προβλήματος, η οποία συνάδει με τις επιταγές της ενωσιακής νομοθεσίας, ιδίως δε με τις απαιτήσεις του κανονισμού 715/2007 και του κανονισμού 692/2008. Μόνο σε μια τέτοια περίπτωση ο ενάγων στερείται του δικαιώματος ασκήσεως αγωγής, οπότε η σύμβαση δεν ακυρώνεται και δεν υπάρχει μείωση του τιμήματος, με αποτέλεσμα η αγωγή να απορρίπτεται. [παραλειπόμενα]

Ως εκ τούτου, το ως άνω ερώτημα έχει προδικαστικό χαρακτήρα κατά την έννοια του εθνικού δικαίου για την παρούσα διαδικασία.

#### **V. Επί του σκεπτικού της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως:**

Τα προδικαστικά ερωτήματα υποβάλλονται καθόσον δεν υφίσταται (σαφής) νομολογία του Δικαστηρίου περί της ερμηνείας του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007 όσον αφορά την υπό εξέταση περίπτωση. [παραλειπόμενα]

Η εν λόγω θεματολογία απασχολεί κατά κόρον τα δικαστήρια της Αυστρίας. [παραλειπόμενα] Περαιτέρω, από τις σχετικές υποθέσεις είναι γνωστό ότι το ίδιο ζήτημα απασχολεί και δικαστήρια άλλων κρατών μελών [σελίδα του πρωτοτύπου 13], γεγονός που καθιστά τα εν λόγω ζητήματα σαφώς σημαντικά σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

[παραλειπόμενα]

**Landesgericht (πρωτοδικείο) Eisenstadt,**

[παραλειπόμενα]

**Eisenstadt, 29 Ιανουαρίου 2020**

[παραλειπόμενα]