

Υπόθεση C-128/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

19 Φεβρουαρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landesgericht Klagenfurt (Αυστρία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

19 Φεβρουαρίου 2020

Ενάγουσα:

GSMB Invest GmbH & Co. KG

Εναγομένη:

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[παραλειπόμενα]

ΔΙΑΤΑΞΗ

ΥΠΟΘΕΣΗ

Ενάγουσα

[παραλειπόμενα]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[παραλειπόμενα]

10245 Βερολίνο
Γερμανία

[παραλειπόμενα]

Εναγομένη

[παραλειπόμενα]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[παραλειπόμενα]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[παραλειπόμενα]

EL

Αίτημα της αγωγής:

21 111,27 ευρώ [παραλειπόμενα]

A) Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

1. 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 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, την έννοια ότι δεν επιτρέπεται ο εξοπλισμός οχήματος, κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007, στον οποίο 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 ούτως ώστε η βαλβίδα να εξασφαλίζει λειτουργία χαμηλής εκπομπής ρύπων μόνο μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και μόνο σε υψόμετρο κάτω των 1 000 μέτρων, 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 έως και κατά 250 μέτρα, ο συντελεστής μειώνεται γραμμικά σε 0, με αποτέλεσμα **[σελ. 2 του πρωτοτύπου]** να αυξάνονται οι εκπομπές NOx πάνω από τις οριακές τιμές του κανονισμού 715/2007;
2. Έχει η φράση «για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα» του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, την έννοια ότι μια στρατηγική περί καυσαερίων η οποία εξυπηρετεί κυρίως την προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ, δεν πληροί τις προϋποθέσεις εξαίρεσης;
3. 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 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, την έννοια ότι μια στρατηγική περί καυσαερίων η οποία εξασφαλίζει την πλήρη λειτουργικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης μόνο σε εύρος θερμοκρασιών μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και σε υψόμετρο κάτω των 1 000 μέτρων [αποκαλούμενο «Thermofenster» (θερμοκρασιακό παράθυρο)] και συνεπώς, κατά κανόνα, δεν είναι πλήρως λειτουργική στην Ευρώπη, ιδίως στην Αυστρία, κατά τη διάρκεια του έτους, δεν πληροί την απαίτηση του άρθρου 5, παράγραφος 1 –λειτουργία του οχήματος υπό κανονικές συνθήκες χρήσης–, και συνιστά μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής;

B) [παραλειπόμενα] [Αναστολή της διαδικασίας] **[σελ. 3 του πρωτοτύπου]**

Σ Κ Ε Π Τ Ι Κ Ο

I.) Αντικείμενο της κύριας δίκης:

Με την αγωγή της 27ης Δεκεμβρίου 2017, η ενάγουσα ζήτησε την αναστροφή της σύμβασης (υπαναχώρηση από τη σύμβαση) για την αγορά του VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 I TDI, που συνήφθη μεταξύ της ενάγουσας και της εναγομένης στις 9 Ιανουαρίου 2011 [παραλειπόμενα] έναντι της καταβολής τελών χρήσης. Η ενάγουσα υπέγραψε τη σύμβαση αγοράς με την πεποίθηση ότι αγόρασε ένα καινούργιο αυτοκίνητο, το οποίο ήταν, μεταξύ άλλων, φιλικό προς το περιβάλλον, είχε χαμηλές εκπομπές καυσαερίων, χαμηλές εκπομπές CO₂, χαμηλή κατανάλωση καυσίμου και ορθή έγκριση τύπου και του οποίου οι τιμές εκπομπών καυσαερίων ήταν σύμφωνες με τις νόμιμες απαιτήσεις.

Η κατασκευάστρια εταιρία του οχήματος, Volkswagen AG, εφάρμοσε στο πλαίσιο της ενημέρωσης λογισμικού ένα νέο εύρος θερμοκρασιών και θερμοκρασιακό παράθυρο. Με την εν λόγω ενημέρωση λογισμικού τα οχήματα απενεργοποιούν τον καθαρισμό καυσαερίων σε συνθήκες εξωτερικής θερμοκρασίας κάτω των 15 βαθμών και άνω των 33 βαθμών, καθώς και σε υψόμετρο 1 000 μέτρων πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Το θερμοκρασιακό αυτό παράθυρο συνιστά **μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής**. Δεν υφίσταται εξαίρεση για την έγκριση αυτού του θερμοκρασιακού παραθύρου κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού, ιδίως επειδή η μείωση του καθαρισμού καυσαερίων σε θερμοκρασίες κάτω των 15 βαθμών αλλά και άνω των 33 βαθμών, καθώς και σε υψόμετρο 1 000 μέτρων πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, δεν οδηγεί άμεσα σε βλάβη του κινητήρα και επομένως δεν συμβάλλει στην προστασία του κινητήρα.

Η εναγομένη αμφισβήτησε τόσο την αιτία όσο και το ύψος των προβαλλόμενων απαιτήσεων, ζήτησε την απόρριψη της αγωγής με υποχρέωση καταβολής των δικαστικών εξόδων και αιτιολόγησε συνοπτικά τα ανωτέρω ως εξής:

Το αποκαλούμενο «θερμοκρασιακό παράθυρο», με άλλα λόγια η απομείωση, δηλαδή η διαδοχική μείωση του ρυθμού ανακυκλοφορίας καυσαερίων ανάλογα με τη θερμοκρασία περιβάλλοντος, χρησιμοποιείται από όλους τους κατασκευαστές ντιζελοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας Euro 5. Αυτό ήταν ανέκαθεν γνωστό στην Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων), ως αρχή έγκρισης τύπου, και έχει κριθεί ως επιτρεπόμενο μέτρο κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007. Περαιτέρω, κατά τον έλεγχο της ενημέρωσης του λογισμικού η Kraftfahrt-Bundesamt έδωσε επίσης ιδιαίτερα μεγάλη βαρύτητα στον έλεγχο της ανθεκτικότητας των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης και, μετά από ενδελεχή έλεγχο, διαπίστωσε ότι η ενημέρωση του λογισμικού δεν θα είχε αρνητικές συνέπειες στην ανθεκτικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης. [σελ. 4 του πρωτοτύπου]

II.) Το νομικό πλαίσιο

Η ενάγουσα στηρίζει το αίτημά της περί λύσης της σύμβασης αγοράς στο γεγονός ότι η σύμβαση αυτή αντιβαίνει προς τα χρηστά ήθη βάσει του άρθρου 879, παράγραφος 1, του ABGB [Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (αυστριακού αστικού κώδικα), στο εξής: ABGB]. Κάθε αγοραστής αυτοκινήτου σε μια λειτουργική έννομη τάξη –όπως η ευρωπαϊκή– αναμένει ότι, όταν αγοράζει ένα όχημα, αυτό δεν θα έχει υποστεί παραποίηση από τον κατασκευαστή. Η VW έχει εγκαταστήσει μη επιτρεπόμενα συστήματα αναστολής σε περίπου 8,5 εκατομμύρια οχήματα παγκοσμίως παραπλανώντας τις εποπτικές αρχές και τους καταναλωτές με μοναδικό σκοπό τη μεγιστοποίηση των κερδών. Αυτό αντιβαίνει προς το έμφυτο αίσθημα δικαίου των έντιμων ανθρώπων και, κατά συνέπεια, πρέπει να θεωρηθεί αντίθετο προς τα χρηστά ήθη κατά την έννοια του άρθρου 879, παράγραφος 1, του ABGB.

Το άρθρο 879, παράγραφος 1, του ABGB έχει ως εξής:

Σύμβαση η οποία παραβιάζει νόμιμη απαγόρευση ή αντίκειται στα χρηστά ήθη είναι άκυρη.

Επιπλέον, η ενάγουσα στηρίζει το αίτημά της στην εγγύηση που προβλέπει το άρθρο 932, παράγραφος 4, του ABGB.

Το άρθρο 932, παράγραφος 1 και παράγραφος 4, του ABGB έχει ως εξής:

Ο αγοραστής μπορεί να απαιτήσει, λόγω ελαττώματος, τη διόρθωση (μεταγενέστερη βελτίωση ή συμπλήρωση της έλλειψης), την αντικατάσταση του πράγματος, την εύλογη μείωση της αμοιβής (μείωση του τιμήματος) ή τη λύση της σύμβασης (υπαναχώρηση από τη σύμβαση) (παράγραφος 1).

Εάν τόσο η διόρθωση όσο και η αντικατάσταση είναι αδύνατες ή συνεπάγονται δυσανάλογα υψηλές δαπάνες για τον πωλητή, ο αγοραστής δικαιούται να μειώσει το τίμημα ή, εφόσον δεν πρόκειται για επουσιώδες ελάττωμα, να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση. Το ίδιο ισχύει επίσης εάν ο πωλητής αρνείται να πραγματοποιήσει τη διόρθωση ή την αντικατάσταση ή δεν τις πραγματοποιεί εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, εάν οι εν λόγω μορφές επανόρθωσης θα προκαλούσαν σημαντική ενόχληση στον αγοραστή ή εάν, για σοβαρούς λόγους που συντρέχουν στο πρόσωπο του πωλητή, είναι ασύμφορες για τον αγοραστή (παράγραφος 4). [σελ. 5 του πρωτοτύπου]

III.) Αναγκαιότητα έκδοσης απόφασης του Δικαστηρίου

[παραλειπόμενα] [εκτίθεται αναλυτικά]

IV. Επί των προδικαστικών ερωτημάτων:

Βασικές 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, αναφέρει μεταξύ άλλων τα εξής:

Δωδέκατη αιτιολογική σκέψη:

Θα πρέπει να συνεχισθούν οι προσπάθειες για την επιβολή αυστηρότερων ορίων εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, και για να εξασφαλισθεί ότι τα εν λόγω όρια θα σχετίζονται με τις πραγματικές επιδόσεις των οχημάτων κατά τη χρήση τους.

Άρθρο 3, σημείο 10:

«σύστημα αναστολής»: κάθε στοιχείο σχεδιασμού το οποίο αισθάνεται τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τις στροφές του κινητήρα (RPM), τη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων, την υποπίεση της πολλαπλής εισαγωγής [σελ. 6 του πρωτοτύπου] 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.

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.

Ο κανονισμός 692/2008 προβλέπει στο άρθρο 3, παράγραφος 9, 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 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 [σελ. 7 του πρωτοτύπου] 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 σε χαμηλές θερμοκρασίες.

Επί του σκεπτικού της προδικαστικής παραπομπής

[παραλειπόμενα]

Συγκεκριμένη αφορμή για την υπό κρίση αίτηση προδικαστικής απόφασης είναι, μεταξύ άλλων, η απόφαση του LG Stuttgart (πρωτοδικείου Στουτγκάρδης, Γερμανία) της 17ης Ιανουαρίου 2019 [παραλειπόμενα] και η απόφαση του LG Düsseldorf (πρωτοδικείου Ντίσελντορφ, Γερμανία) της 31ης Ιουλίου 2019 [παραλειπόμενα].

Το LG Stuttgart (πρωτοδικείο Στουτγκάρδης), στα σημεία 1 και 2 των κατευθυντήριων γραμμών για την απόφασή του, επισημαίνει τα ακόλουθα:

«1. Εάν η ανακυκλοφορία καυσαερίων, η οποία εφαρμόζεται για τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx) σε μηχανοκίνητο όχημα, μειώνεται σε συνθήκες χαμηλών εξωτερικών θερμοκρασιών [αποκαλούμενο “Thermofenster” (θερμοκρασιακό παράθυρο)], τούτο συνιστά (μη επιτρεπόμενο) σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, και του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007. Δεν έχει σημασία σε ποιο βαθμό μειώνεται η ανακυκλοφορία καυσαερίων, δεδομένου ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, και το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 δεν κάνουν

διάκριση ανάλογα με τον βαθμό μεταβολής του συστήματος ελέγχου των εκπομπών. [σελ. 8 του πρωτοτύπου]

2. Ένα τέτοιο σύστημα αναστολής δεν επιτρέπεται δυνάμει της εξαίρεσης που εισάγει το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 για λόγους προστασίας του κινητήρα, όταν υπάρχουν άλλες τεχνικές λύσεις οι οποίες βασίζονται στην εκάστοτε βέλτιστη διαθέσιμη τεχνολογία, ανεξάρτητα από το αν είναι σημαντικά ακριβότερες από οικονομική άποψη.

3. Με την υποχρέωση παροχής αποδεικτικών στοιχείων κατά το άρθρο 3, παράγραφος 9, του κανονισμού περί εφαρμογής [κανονισμού (ΕΚ) 692/2008], ο νομοθέτης έχει εξάλλου καταστήσει σαφές, όσον αφορά τα οχήματα, ότι δεν μπορεί να υπάρξει δικαιολογητικός λόγος για ένα παράλληλο θερμοκρασιακό παράθυρο σε χαμηλές θερμοκρασίες.

4. Δεν υπάρχει ανάγκη χρήσης, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, ενός τέτοιου συστήματος αναστολής το οποίο λειτουργεί σχεδόν αδιάκοπα όσον αφορά τον κινητήρα (σε εξωτερικές θερμοκρασίες κάτω των 7° Κελσίου) και επομένως αντιβαίνει στους σκοπούς του κανονισμού.»

Το Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείο Klagenfurt, Αυστρία) συμμερίζεται αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές. Κατά την άποψη του Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείου Klagenfurt), από το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου 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, συνάγεται ότι το αποκαλούμενο «θερμοκρασιακό παράθυρο» αποτελεί μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άνω κανονισμού. Τούτο συμβαίνει ιδίως επειδή στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδιαίτερα στην Αυστρία και τη Γερμανία, καθώς και στην Ελβετία η θερμοκρασία περιβάλλοντος κατά τη διάρκεια του έτους είναι κατά κανόνα χαμηλότερη από τους 15 βαθμούς Κελσίου και, λόγω της γεωγραφικής θέσης των χωρών, η οδήγηση των οχημάτων γίνεται συχνά σε περιοχές με υψόμετρο άνω των 1 000 μέτρων, με αποτέλεσμα οι συνθήκες αυτές να αντιστοιχούν στην «κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος» που προβλέπεται στο άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007. Το προνόμιο το οποίο παρέχει το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 και το οποίο αφορά την προστασία του κινητήρα δεν αποτελεί, συνεπώς, πιθανή νομική βάση για τα συστήματα αναστολής που ενεργοποιούνται κατά την «κανονική» χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων. Τούτο ισχύει ιδιαίτερα για τη λειτουργία σε συνθήκες θερμοκρασίας περιβάλλοντος κάτω των 15 βαθμών Κελσίου. Το άρθρο 3, παράγραφος 9, του κανονισμού περί εφαρμογής (ΕΚ) 692/2008 καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου ο κινητήρας πρέπει να εξασφαλίζει πλήρη λειτουργικότητα κατά την εκκίνηση σε ψυχρή κατάσταση. Ειδικότερα, η [σελ. 9 του πρωτοτύπου] διάταξη μετεπεξεργασίας NOx πρέπει, μετά από την εκκίνηση ψυχρού κινητήρα στους -7 βαθμούς Κελσίου, να φτάσει εντός 4 δευτερολέπτων σε επαρκώς υψηλή θερμοκρασία ώστε να λειτουργεί

αποτελεσματικά. Η αρχή έγκρισης δεν μπορεί να χορηγήσει, συναφώς, έγκριση τύπου εάν οι εν λόγω προϋποθέσεις έγκρισης τύπου δεν αποδεικνύονται επαρκώς. Ωστόσο, από αυτή την υποχρέωση απόδειξης πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο νομοθέτης κατέστησε σαφές ότι, εκτός από την εξαίρεση αυτή, δεν υφίσταται δικαιολογητικός λόγος για την ύπαρξη πρόσθετου θερμοκρασιακού παραθύρου. Το υπάρχον θερμοκρασιακό παράθυρο, το οποίο εγγυάται την πλήρη λειτουργικότητα των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης μόνο σε εύρος θερμοκρασιών μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και σε υψόμετρο κάτω των 1 000 μέτρων [αποκαλούμενο «Thermofenster» (θερμοκρασιακό παράθυρο)] και συνεπώς, κατά κανόνα, δεν είναι πλήρως λειτουργικό στην Ευρώπη, ιδίως στην Αυστρία, κατά τη διάρκεια του έτους υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας, δεν πληροί την απαίτηση του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 και συνιστά μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής.

[παραλειπόμενα]

Klagenfurt, 19 Φεβρουαρίου 2020

[παραλειπόμενα] [Παρατηρήσεις]