

## Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-685/19 – 1

Υπόθεση C-685/19

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

17 Σεπτεμβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Frankenthal (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

2 Σεπτεμβρίου 2019

Ενάγων:

OK

Εναγομένη:

Daimler AG

---

[παραλειπόμενα]

**Landgericht**

**Frankenthal (Pfalz)**

**Διάταξη**

Στην υπόθεση

OK, [παραλειπόμενα] Ludwigshafen am Rhein

– ενάγων –

[παραλειπόμενα]

κατά

Daimler AG, [παραλειπόμενα] Στουτγάρδη

– εναγομένης –

[παραλειπόμενα]

με αντικείμενο την επιδίκαση αποζημιώσεως

το [παραλειπόμενα] [σύνθεση του δικαστικού σχηματισμού και όνομα του εκδώσαντος τη διάταξη δικαστή] στις 02.09.2019, κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 02.09.2019, διατάσσει τα εξής:

- I. [παραλειπόμενα] [διαδικαστικά ζητήματα]
- II. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα ερωτήματα, κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως:

Ερώτημα 1:

Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου **[σελ. του πρωτοτύπου 2]** 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, να ερμηνευθεί και να εφαρμοσθεί κατά τρόπο ώστε η χρήση συστημάτων αναστολής να θεωρείται αναγκαία κατά την έννοια της διατάξεως αυτής μόνον εάν, ακόμη και αν χρησιμοποιούνταν η τεχνολογία αιχμής που ήταν διαθέσιμη κατά το χρονικό σημείο χορηγήσεως της εγκρίσεως τύπου για το συγκεκριμένο μοντέλο οχήματος, δεν θα μπορούσε να διασφαλιστεί η προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και η ασφαλής λειτουργία του οχήματος;

Ερώτημα 2 για την περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα 1:

Επιτρέπονται παρεκκλίσεις από την καταρχήν υποχρέωση εφαρμογής της τεχνολογίας αιχμής που είναι διαθέσιμη κατά το χρονικό σημείο χορηγήσεως της εγκρίσεως τύπου, και για άλλους λόγους όπως για παράδειγμα λόγω ελλείψεως μακροχρόνιων εμπειρικών δεδομένων ή λόγω του δυσανάλογα υψηλού, σε σχέση με άλλες τεχνολογίες, κόστους της τεχνολογίας αιχμής το οποίο επηρεάζει σημαντικά την τιμή πωλήσεως;

Ερώτημα 2 για την περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ερώτημα 1:

Μήπως, ακόμη κι αν έχουν καταρχήν χρησιμοποιηθεί επιτρεπόμενες τεχνολογικές συνιστώσες, είναι απαγορευμένο ένα σύστημα αναστολής όπως το λεγόμενο «Thermofenster» [θερμοκρασιακό παράθυρο], όταν οι

αποθηκευμένες για τον σκοπό αυτό παράμετροι στο σύστημα ελέγχου του κινητήρα έχουν επιλεγεί κατά τρόπο ώστε η αντιρρυπαντική λειτουργία του συστήματος εκπομπής καυσαερίων,

- α) λόγω των θερμοκρασιών που έχουν επιλεγεί βάσει των συνήθως αναμενόμενων θερμοκρασιών κατά τη διάρκεια μεγάλου μέρους του έτους ή
- β) λόγω άλλων παραμέτρων όπως το υψόμετρο, δηλαδή η τρέχουσα απόσταση του οχήματος από την επιφάνεια της θάλασσας, στις σχετικές περιοχές της Γερμανίας ή της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς,

να μην ενεργοποιείται ή να ενεργοποιείται σε περιορισμένο μόνο βαθμό; [σελ. του πρωτοτύπου 3]

### Σκεπτικό

Η απόφαση στηρίζεται στο άρθρο 267 ΣΛΕΕ.

#### A. Αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης

Αντικείμενο της κύριας δίκης είναι αξιώσεις αποζημίωσης λόγω της αγοράς αυτοκινήτου. Ο ενάγων αγόρασε στις 20.10.2015 από την εναγομένη για τις ανάγκες της επιχειρήσεώς του, με ακαθάριστη τιμή πώλησεως 46.220,00 ευρώ, ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο και δη το μοντέλο Mercedes Benz C 220 BlueTEC T με 10.205 διανυθέντα χιλιόμετρα, το οποίο ταξινομήθηκε για πρώτη φορά στις 24.07.2015 και πληροί, κατά τις δηλώσεις της εναγομένης, τις προϋποθέσεις κατατάξεως στο πρότυπο εκπομπής ρύπων «Euro 6» για πετρελαιοκίνητα οχήματα. Οι διάδικοι ερίζουν ως προς το ζήτημα αν το όχημα πληροί όντως τις προδιαγραφές του προτύπου αυτού. Η εναγομένη δεν δέχθηκε τη δήλωση αναστροφής της πώλησεως που της απηύθυνε ο ενάγων με έγγραφο του πληρεξουσίου δικηγόρου του, με το οποίο της έταξε προθεσμία συμμορφώσεως με καταληκτική ημερομηνία την 14.02.2019.

Η Kraftfahrtbundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία οχημάτων) δεν έχει μέχρι τούδε διατάξει υπηρεσιακώς την απόσυρση του επίδικου οχήματος και οχημάτων του ίδιου τύπου.

Ο ενάγων ζητεί την αναστροφή της πώλησεως με βάση τις διατάξεις περί αδικοπραξίας διά της επιστροφής του τιμήματος με ταυτόχρονη παράδοση και μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος στην εναγομένη και έχει την άποψη ότι ένα λογισμικό ελέγχου το οποίο διαθέτει το όχημα και επεμβαίνει, μεταξύ άλλων βάσει της θερμοκρασίας, στην αντιρρυπαντική λειτουργία του συστήματος εκπομπής καυσαερίων και στην αποτελεσματικότητά της συνιστά απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.

## B. Το νομικό πλαίσιο

Ο ενάγων ζητεί βάσει των άρθρων 826 και 249, παράγραφος 1, BGB [γερμανικού ΑΚ] την αναστροφή της πωλήσεως με βάση τις διατάξεις περί αδικοπραξίας.

Το άρθρο 826 BGB έχει ως εξής:

*Όποιος σε αντίθεση προς τα χρηστά ήθη προκαλεί σε άλλον εκ προθέσεως [σελ. του πρωτοτύπου 4] ζημία, υποχρεούται να αποκαταστήσει τη ζημία του άλλου.*

Το άρθρο 249 BGB έχει ως εξής:

*Ο υπόχρεος σε αποκατάσταση της ζημίας οφείλει να επαναφέρει τα πράγματα στην προτέρα κατάσταση στην οποία θα βρισκόταν εάν δεν είχε επέλθει το ζημιογόνο γεγονός.*

Κατά πάγια νομολογία του Bundesgerichtshof [Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία], ζημία κατά την έννοια του άρθρου 826 BGB δεν υφίσταται μόνον όταν η περιουσιακή κατάσταση του ενάγοντος έχει επιδεινωθεί λόγω της ζημιογόνου συμπεριφοράς του εναγομένου. Επαρκής ζημία υφίσταται, αντιθέτως, στο πλαίσιο ευθύνης βάσει του άρθρου 826 BGB και όταν, μολονότι η παροχή και η αντιπαροχή είναι αντικειμενικώς ισάξιες, ο ζημιωθείς οδηγήθηκε από πταίσμα τρίτου στη σύναψη συμβάσεως την οποία δεν θα είχε συνάψει διαφορετικά [παραλειπόμενα] [παραπομπή στην εθνική νομολογία] και της οποίας η παροχή δεν είναι πλήρως αξιοποιήσιμη για τον ζημιωθέντα [παραπομπή στην εθνική νομολογία] [παραλειπόμενα] [παραπομπή στην εθνική νομολογία].

Η ύπαρξη περιουσιακής ζημίας κρίνεται, καταρχήν, βάσει της αποκαλούμενης υποθετικής διαφοράς, δηλαδή κατόπιν συγκρίσεως της περιουσιακής καταστάσεως στην οποία περιήλθε ο ζημιωθείς λόγω του πταίσματος με εκείνη στην οποία θα βρισκόταν εάν δεν είχε μεσολαβήσει το πταίσμα αυτό [παραλειπόμενα] [παραπομπή στην εθνική νομολογία].

Εν προκειμένω πρέπει να συγκριθεί η περιουσιακή κατάσταση του ενάγοντος, και δη η συνολική περιουσιακή κατάστασή του [παραλειπόμενα] [παραπομπή στην εθνική νομολογία] ως είχε μετά τη σύναψη της συμβάσεως αγοράς του επίδικου οχήματος με την περιουσιακή κατάσταση στην οποία αυτός θα βρισκόταν αν δεν είχε συνάψει την εν λόγω σύμβαση. Ζημία υφίσταται όταν από τη σύγκριση αυτή προκύπτει λογιστικό έλλειμμα, εάν δηλαδή η σύναψη της συμβάσεως απέβη από οικονομικής απόψεως εις βάρος του ενάγοντος.

Τέτοια περίπτωση συντρέχει, καταρχήν, εάν το αποκτηθέν όχημα δεν αξίζει την τιμή αγοράς του ή εάν, παρά την εγγενή αξία του αντικειμένου της πωλήσεως, οι υποχρεώσεις και άλλα μειονεκτήματα που απορρέουν από τη σύμβαση δεν αντισταθμίζονται από τα πλεονεκτήματά της. Κατά την αντιπαράθεση αυτή, τα επιμέρους πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της πωλήσεως πρέπει να εκτιμώνται με γνώμονα τον προστατευτικό σκοπό της ευθύνης και την αντισταθμιστική λειτουργία που επιτελεί η αποζημίωση [παραλειπόμενα] [παραπομπή στην εθνική

νομολογία] [παραλειπόμενα] [σελ. του πρωτοτύπου 5] [παραλειπόμενα] [παρατηρήσεις για τον νομικό έλεγχο της υποθετικής διαφοράς και παραπομπή στην εθνική νομολογία].

Πάντως, περιουσιακή ζημία μπορεί να υφίσταται ήδη από τον αρνητικό αντίκτυπο για τον θιγόμενο, από την υπαίτια παράβαση υποχρέωσης, στις συγκεκριμένες πράξεις διαχείρισεως της περιουσίας του. Η αξίωση αποζημιώσεως έχει σκοπό να αντισταθμίσει το συγκεκριμένο μειονέκτημα του ζημιωθέντος. Επομένως η έννοια της ζημίας συνδέεται ουσιαστικά με το πρόσωπο του ζημιωθέντος [παραλειπόμενα] [παραπομπή στην εθνική νομολογία].

Αρκεί, συναφώς, ότι ο ενάγων βαρύνεται λόγω της πωλήσεως του επίδικου αυτοκινήτου με ακούσια υποχρέωση, στο μέτρο που η συμβατική παροχή της εναγομένης δεν είναι πλήρως αξιοποιήσιμη για τον ενάγοντα. Στην περίπτωση αυτή δεν έχει σημασία η αντικειμενική αξία της παροχής και της αντιπαροχής για να διαπιστωθεί αν υφίσταται περιουσιακή ζημία η οποία μπορεί να θεμελιώσει αξίωση αποζημιώσεως [παραλειπόμενα] [παραπομπή στην εθνική νομολογία]. Η διαπίστωση αυτή εξαρτάται, πάντως, από την προϋπόθεση ότι η ληφθείσα με την ανεπιθύμητη σύμβαση παροχή θεωρείται ως ζημία όχι μόνον αμιγώς υποκειμενικά και αυθαίρετα, αλλά ότι η σύναψη της συμβάσεως θεωρείται και κατά την αντίληψη των συναλλαγών, λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων περιστάσεων, ως πράξη μη εύλογη και μη πρόσφορη για τα συγκεκριμένα περιουσιακά συμφέροντα του ενάγοντος και, επομένως, βλαπτική γι' αυτόν. [παραλειπόμενα] [παραπομπή στην εθνική νομολογία].

Η περίπτωση αυτή συντρέχει εν προκειμένω, δεδομένου ότι επικρατεί ήδη αρνητική αντίληψη στις συναλλαγές για τη σύναψη συμβάσεως αγοράς οχήματος το οποίο, για λόγους που ανάγονται στον κατασκευαστή, δεν πληροί το σχετικό με τις εκπομπές καυσαερίων πρότυπο Euro που ο ίδιος διαφήμιζε ότι πληροί το συγκεκριμένο όχημα.

#### Γ. Αναγκαιότητα εκδόσεως της αποφάσεως του Δικαστηρίου

Η ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 είναι κρίσιμη για την επίλυση της διαφοράς.

Κατά το αιτούν δικαστήριο, η αξίωση του ενάγοντος μπορεί να γίνει δεκτή μόνον εάν το επίδικο σύστημα αναστολής συνιστά απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007. **[σελ. του πρωτοτύπου 6]**

Το αιτούν δικαστήριο δεν μπορεί να κρίνει το ζήτημα αν πρόκειται για απαγορευμένο σύστημα αναστολής εν προκειμένω, αντιθέτως προς ότι συνέβη σε άλλες περιπτώσεις, βάσει της στάσεως της Kraftfahrtbundesamt ή άλλης δημόσιας υπηρεσίας διά της εκδόσεως κατά της εναγομένης εκτελεστών διοικητικών πράξεων που αφορούν τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του κινητήρα. Τέτοιου

είδους πράξεις δεν έχουν εκδοθεί (ακόμη), τουλάχιστον επί του παρόντος, για τη σειρά μοντέλων όπως το επίδικο όχημα.

Η αγωγή πρέπει να απορριφθεί ή να γίνει κατ' ουσία δεκτή αναλόγως αν το σύστημα αναστολής κριθεί ως επιτρεπόμενο ή απαγορευμένο αντίστοιχα.

Εάν πρόκειται για επιτρεπόμενο κατά τη σύναψη της συμβάσεως σύστημα αναστολής, τότε η σύμβαση πώλησεως του οχήματος δεν έχει επιβάλει στον ενάγοντα καμία ακούσια υποχρέωση. Στην περίπτωση αυτή, ο ενάγων έχει αγοράσει ένα όχημα που πληροί τις προδιαγραφές του νόμου, πράγμα εξάλλου το οποίο ανταποκρίνεται και στην πρόθεσή του κατά τη σύναψη της συμβάσεως πώλησεως.

Εάν το σύστημα ελέγχου του κινητήρα που αφορά τις εκπομπές καυσαερίων δεν πληροί τις απαιτήσεις της προβλέπουσας εξαίρεση διατάξεως του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, τούτο σημαίνει ότι το όχημα δεν πληρούσε τις προδιαγραφές του νόμου κατά το χρονικό σημείο συνάψεως της συμβάσεως πώλησεως. Τότε ο ενάγων έχει συνάψει σύμβαση την οποία δεν θα είχε συνάψει κατ' αυτόν τον τρόπο εάν γνώριζε τις συντρέχουσες περιστάσεις, με αποτέλεσμα να πληρούνται εν προκειμένω οι αντικειμενικές προϋποθέσεις αναστροφής της πώλησεως με βάση τις διατάξεις περί αδικοπραξίας. Στην περίπτωση αυτή, η σύναψη συμβάσεως πρέπει να θεωρηθεί, κατά τη νομολογία του Bundesgerichtshof [παραλειπόμενα] [παραπομπή στην εθνική νομολογία] και κατ' αντικειμενική θεώρηση, ως πράξη μη εύλογη και μη πρόσφορη για τα συγκεκριμένα περιουσιακά συμφέροντα και επομένως εξ ολοκλήρου βλαπτική γι' αυτόν. Η αντίληψη των συναλλαγών είναι αρνητική όσον αφορά τη σύναψη συμβάσεως αγοράς οχήματος το οποίο, για λόγους που ανάγονται στον κατασκευαστή, δεν πληροί το σχετικό με τις εκπομπές καυσαερίων πρότυπο Euro που ο ίδιος διαφήμιζε ότι πληροί το συγκεκριμένο όχημα.

Επιπροσθέτως, σε μια τέτοια περίπτωση ελλοχεύει επίσης ένα περιουσιακής φύσεως μειονέκτημα λόγω της επιβολής υψηλότερου φόρου στα μηχανοκίνητα οχήματα. Η εθνική φορολογική αρχή υποχρεούται, βάσει του συντάγματος και σύμφωνα με την αρχή της νομιμότητας των πράξεων της διοικήσεως και τα απορρέοντα εξ αυτής έννομα αποτελέσματα, να επιβάλει τον ορθό φόρο σε περίπτωση που περιέλθει σε γνώση της ότι εφαρμόστηκαν εσφαλμένες φορολογικές βάσεις, τροποποιώντας τις εκδοθείσες και ακόμη δυνάμενες να τροποποιηθούν αποφάσεις επιβολής φόρου σε μηχανοκίνητα οχήματα [παραλειπόμενα] [παραπομπή σε εφαρμοστέα εν προκειμένω εθνική διάταξη νόμου]. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να αποκλεισθεί, ούτε κατά τη σύναψη της συμβάσεως πώλησεως ούτε σήμερα, το ενδεχόμενο ότι ο ενάγων θα επιβαρυνθεί με πρόσθετες πράξεις επιβολής φόρου βάσει του «χειρότερου» προτύπου εκπομπών καυσαερίων, το οποίο [σελ. του πρωτοτύπου 7] στην πραγματικότητα πληρούσε το επίδικο όχημα κατά τη θέση του σε κυκλοφορία, με αποτέλεσμα π.χ. την εφαρμογή υψηλότερου φορολογικού συντελεστή [παραλειπόμενα]

[παραπομπή στη σχετική εθνική διάταξη νόμου] και/ή την επιβολή τυχόν τόκων υπερημερίας ή παρόμοιων επιβαρύνσεων.

#### Δ. Παρατηρήσεις επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος:

Ο εξαρτώμενος από περιβαλλοντικούς παράγοντες έλεγχος της αντιρρυπαντικής λειτουργίας του συστήματος εκπομπής καυσαερίων φαίνεται να αποτελεί σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, αριθ. 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007. Ένα τέτοιο σύστημα απαγορεύεται καταρχήν βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.

Στο μέτρο που το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 προβλέπει εξαίρεση από τον ως άνω κανόνα, η εφαρμογή της εξαίρεσεως αυτής τελεί ρητώς υπό την επιφύλαξη ότι η χρήση του συστήματος αναστολής είναι αναγκαία. Όμως ο κανονισμός δεν ορίζει την έννοια του χρησιμοποιούμενου στην ως άνω διάταξη όρου της «ανάγκης χρήσης». Στην αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού διαλαμβάνεται ως επιδιωκόμενος σκοπός η μείωση των εκπομπών των οχημάτων. Η πρόθεση αυτή αποτυπώνεται για παράδειγμα, αν και με διαφορετική εν μέρει μορφή και στοχοθέτηση, στις αιτιολογικές σκέψεις 5, 6 και 12 του κανονισμού αυτού.

Η βέλτιστη μείωση των εκπομπών θα επερχόταν, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, με την εφαρμογή της σχετικής τεχνολογίας αιχμής που ήταν ήδη διαθέσιμη τουλάχιστον κατά το χρονικό σημείο της πρώτης χορηγήσεως εγκρίσεως τύπου για τη συγκεκριμένη σειρά οχημάτων.

Από την αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού συνάγεται πάντως ότι, κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και άλλες περιστάσεις. Γίνεται δε ρητή αναφορά στις αγορές, στην ανταγωνιστικότητα των κατασκευαστών και στο άμεσο και έμμεσο κόστος που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις. Εκ των ανωτέρω θα μπορούσε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι περιστάσεις αυτές πρέπει να μην αγνοούνται και στο πλαίσιο της επιβαλλόμενης ερμηνείας της νομικής έννοιας της «ανάγκης» κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.

Το ζήτημα εάν και, ενδεχομένως, σε ποια έκταση ή σε ποιες επί μέρους πτυχές πρέπει να ληφθούν εδώ υπόψη και άλλοι (και ποιοι) παράγοντες για την ερμηνεία του όρου «ανάγκη χρήσης» αφορά την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης για την οποία αποκλειστικά αρμόδιο είναι το Δικαστήριο. **[σελ. του προτοτύπου 8]**

Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος:

Εάν το Δικαστήριο κρίνει ότι η εφαρμογή της τεχνολογίας αιχμής είναι κρίσιμη για την εκτίμηση της αναγκαιότητας του συστήματος αναστολής, τίθεται το ερώτημα εάν και, ενδεχομένως, υπό ποιες προϋποθέσεις οι κατασκευαστές μπορούν να παρεκκλίνουν από αυτή. Αυτό ισχύει, ιδίως, λαμβανομένων υπόψη

των εκτιθέμενων στην αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού επιπτώσεων και της διαλαμβανόμενης σε αυτή σταθμίσεως μεταξύ κόστους και οφέλους.

Εάν το Δικαστήριο απαντήσει αρνητικά στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, τίθεται το ζήτημα της εκτάσεως που μπορεί να λάβει ο περιορισμός της αντιρρυπαντικής λειτουργίας του συστήματος εκπομπής καυσαερίων μέσω του συστήματος αναστολής, προκειμένου το σύστημα αυτό να εξακολουθεί να είναι «αναγκαίο».

Εάν ο έλεγχος της αντιρρυπαντικής λειτουργίας του συστήματος εκπομπής καυσαερίων εξαρτάται από την (εξωτερική) θερμοκρασία, τότε η επιλογή της ελάχιστης θερμοκρασίας μπορεί, τουλάχιστον εν τοις πράγμασι, να καταστήσει σε μεγάλο βαθμό αναποτελεσματική την αντιρρυπαντική λειτουργία του συστήματος εκπομπής καυσαερίων, τουλάχιστον όταν επιλέγεται θερμοκρασία η οποία δεν μπορεί να επιτευχθεί κατά τη διάρκεια μιας μη ασήμαντης περιόδου κάθε έτους. Αν επιλεγεί, για παράδειγμα, μια θερμοκρασία γύρω στους 10° C, η θερμοκρασία αυτή δεν επιτυγχάνεται συχνά ή επιτυγχάνεται για λίγες μόνον ώρες την ημέρα κατά τους χειμερινούς μήνες στη Γερμανία. Αντιστρόφως, σε περίπτωση επιλογής μέγιστης θερμοκρασίας η οποία, για παράδειγμα, σημειώνεται ή μπορεί ακόμη και να ξεπεραστεί κατά κανόνα το καλοκαίρι, περιορίζεται και κατά την περίοδο αυτή σημαντικά η αντιρρυπαντική λειτουργία του συστήματος εκπομπής καυσαερίων. Το ίδιο ισχύει και όταν ο έλεγχος της αντιρρυπαντικής λειτουργίας του συστήματος εκπομπής καυσαερίων εξαρτάται από το υψόμετρο, δηλαδή την τρέχουσα απόσταση του οχήματος από την επιφάνεια της θάλασσας.

Τούτο θα σήμαινε ότι, σε ορισμένες εποχές (του έτους) ή από έως ορισμένο υψόμετρο, δηλαδή απόσταση από την επιφάνεια της θάλασσας, η αντιρρυπαντική λειτουργία του συστήματος εκπομπής καυσαερίων θα ήταν μόνο περιορισμένη ή και ανύπαρκτη. Και ως εκ τούτου, δεν θα ήταν διόλου δυνατό ή θα ήταν μόνο σε περιορισμένο βαθμό δυνατό να επιτευχθούν οι σκοποί της βελτιώσεως της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα (πρβλ. αιτιολογικές σκέψεις 5 και 6 του κανονισμού) καθώς και της μειώσεως των εκπομπών σωματιδίων και πρόδρομων ουσιών του όζοντος (πρβλ. αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού).

[παραλείπόμενα] [υπογραφή και όνομα του δικαστή που εξέδωσε τη διάταξη]