

**Υπόθεση C-592/23**

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

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

26 Σεπτεμβρίου 2023

**Αιτούν δικαστήριο:**

Oberster Gerichtshof (Αυστρία)

**Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:**

6 Σεπτεμβρίου 2023

**Ενάγοντες:**

LK

AK

**Εναγομένη:**

Volkswagen AG

---

**Αντικείμενο της κύριας δίκης**

Καταβολή ποσού 20 532 ευρώ, πλέον τόκων και εξόδων, έναντι επιστροφής ενός οχήματος λόγω της ύπαρξης απαγορευμένου συστήματος αναστολής ή καταβολή αποζημίωσης

**Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως**

Ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης και του κανονισμού UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, κανονισμού 83)· άρθρο 267 ΣΛΕΕ

**Προδικαστικά ερωτήματα**

1. Έχουν το άρθρο 2, σημείο 6, και το παράρτημα III, παράγραφος 3.13.4., του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) 692/2008 [σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο

10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007] την έννοια ότι μια διάταξη ελέγχου της ρύπανσης (λογισμικό ελέγχου της αναγέννησης του καταλυτικού μετατροπέα αποθήκευσης στον κύκλο προετοιμασίας) η οποία θεωρείται σύστημα συνεχούς αναγέννησης για τον λόγο ότι η αναγέννηση (διαδικασία καθαρισμού) συμβαίνει τουλάχιστον μία φορά ανά δοκιμή τύπου I και η διάταξη έχει ήδη αναγεννηθεί μία τουλάχιστον φορά κατά τη διάρκεια του κύκλου προετοιμασίας του οχήματος (Pregon ή προετοιμασία) αποτελεί σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007;

2. α) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 [σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, καθώς και με το άρθρο 2, σημείο 6 και το παράρτημα III, παράγραφος 3.13.4., του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) 692/2008] την έννοια ότι (ενδεχομένως) ένα τέτοιο σύστημα αναστολής είναι επιτρεπτό, διότι τηρούνται οι ουσιώδεις όροι της σχετικής διαδικασίας εξακρίβωσης των εκπομπών;

β) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 [σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, καθώς και με το άρθρο 2, σημείο 6 και το παράρτημα III, παράγραφος 3.13.4., του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) 692/2008] την έννοια ότι (ενδεχομένως) ένα τέτοιο σύστημα αναστολής είναι επιτρεπτό, όταν η σχετική με τις εκπομπές λειτουργία του κατά τη διαδικασία δοκιμής (δοκιμής έγκρισης τύπου), είναι ενεργή και υπό κανονικές συνθήκες χρήσης (υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης) στο 80 % των περιπτώσεων;

3. Έχουν το σημείο 2.20 και το παράρτημα 13, παράγραφος 3, [του κανονισμού 83] UNECE (ΟΕΕ/ΗΕ, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη), σε συνδυασμό με το παράρτημα III, παράγραφος 3.13.1., και το άρθρο 2, σημείο 6, του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) 692/2008, την έννοια ότι η πρόβλεψη του παραρτήματος 13, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 83 κατά την οποία ο διακόπτης (που εμποδίζει ή επιτρέπει τη διαδικασία αναγέννησης) επιτρέπεται να χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια των κύκλων προετοιμασίας μόνον προς παρεμπόδιση της αναγέννησης, ισχύει μόνο για την ειδική διαδικασία δοκιμής του παραρτήματος 13 [του κανονισμού 83] UNECE (ΟΕΕ/ΗΕ, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη) και συνεπώς μόνο για την εξακρίβωση των εκπομπών οχήματος με σύστημα περιοδικής αναγέννησης, όχι όμως και για όχημα με σύστημα συνεχούς αναγέννησης;

### **Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης**

Κανονισμός (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 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, άρθρο 2, σημείο 6 και παράρτημα III, παράγραφοι 3.13.1. και 3.13.4.

Κανονισμός (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, άρθρο 3, σημείο 10 και άρθρο 5, παράγραφος 1 και παράγραφος 2, στοιχείο γ´

### **Σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου**

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (αυστριακός Γενικός Αστικός Κώδικας, ABGB), άρθρο 874, άρθρο 1295, παράγραφος 2

### **Σχετικές διατάξεις του διεθνούς δικαίου**

Κανονισμός 83 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) – Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την εκπομπή ρύπων σύμφωνα με τις απαιτήσεις για το καύσιμο του κινητήρα· σημείο 2.20 και παράρτημα 13, παράγραφος 3

### **Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της διαδικασίας**

- 1 Οι ενάγοντες αγόρασαν στις 3. 4. 2015 ένα καινούργιο επιβατηγό αυτοκίνητο VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG, παραγωγής της εναγομένης, έναντι τιμήματος ύψους 26 100 ευρώ, από έναν έμπορο αυτοκινήτων. Το όχημα είναι εξοπλισμένο με κινητήρα του τύπου EA 288 (EU-6 NSK)· για το όχημα ισχύει το πρότυπο εκπομπών EU 6. Χάρη στα δομικά του χαρακτηριστικά και το λογισμικό με το οποίο είναι εξοπλισμένος, ο κινητήρας αυτός δεν επηρεάζεται από την προβληματική που αφορά τις τιμές των NOx (οξειδίων του αζώτου) στη σειρά κινητήρων EA 189. Η έγκριση τύπου ΕΚ για το όχημα εξακολουθεί να ισχύει.
- 2 Στο όχημα έχει τοποθετηθεί προς καθαρισμό των καυσαερίων ένα σύστημα ανακυκλοφορίας καυσαερίων χαμηλής πίεσης (LP EGR). Η ανακυκλοφορία των καυσαερίων χρησιμοποιείται προς μείωση των εκπομπών οξειδίου του αζώτου εντός του κινητήρα. Το όχημα διαθέτει θερμοκρασιακό παράθυρο για εξωτερικές θερμοκρασίες μεταξύ -24 και +70 βαθμών Κελσίου. Για την ανθεκτικότητα της βαλβίδας EGR, του ψύκτη ανακυκλοφορίας καυσαερίων και του κλείστρου του ψύκτη, καθώς επίσης και του φίλτρου σωματιδίων ντίζελ και του στροβιλοσυμπιεστή, είναι τεχνικά αναγκαία η εφαρμογή του θερμοκρασιακού παραθύρου.

- 3 Συναφώς δεν αμφισβητείται, ότι δεν πρόκειται για σύστημα αναστολής το οποίο είναι, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, εν πάση περιπτώσει ανεπίτρεπτο (ανεξαρτήτως του ζητήματος της προστασίας του κινητήρα στη συγκεκριμένη κατ' ιδίαν περίπτωση), διότι λόγω των επικρατουσών εξωτερικών θερμοκρασιών λειτουργεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους.
- 4 Λόγω της συνεχούς μείωσης της EGR στο πλαίσιο του θερμοκρασιακού παραθύρου αυξάνονται αναπόφευκτα οι τιμές των NOx (οξειδίων του αζώτου) εντός του κινητήρα. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν αυτές οι εκπομπές ρύπων, στο όχημα έχει τοποθετηθεί καταλύτης αποθήκευσης NOx (οξειδίων του αζώτου) (NSK). Ο καταλύτης αυτός μπορεί να αποθηκεύσει χημικώς μεταξύ 50 και 70% των οξειδίων του αζώτου κατά την κανονική οδήγηση. Για να διατηρηθεί η λειτουργικότητά του, πρέπει να αναγεννάται τακτικά με καύση. Η αναγέννηση διαρκεί περίπου 3 έως 10 δευτερόλεπτα και πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του ανά διαστήματα περίπου 5 έως 10 χλμ., διαφοροποιούμενα ανάλογα με τον κατασκευαστή. Στην περίπτωση του οχήματος της αγωγής, η αναγέννηση λαμβάνει χώρα περίπου κάθε 5 χλμ. ή όταν ο καταλυτικός μετατροπέας κορεστεί πλήρως. Κατά τη διάρκεια της αναγέννησης, οι εκπομπές NOx (οξειδίων του αζώτου) αυξάνονται βραχυπρόθεσμα (για χρονικό διάστημα από 3 έως 10 δευτερόλεπτα).
- 5 Στο όχημα της αγωγής εφαρμόζεται μια «Precon» (προρρυθμισμό) με αναγνώριση της καμπύλης λειτουργίας. Αυτό το λογισμικό ελέγχου αναγνωρίζει τότε το όχημα προετοιμάζεται για τη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίου επί τράπεζας δοκιμών. Στην περίπτωση αυτή ενεργοποιείται η αναγέννηση ανεξαρτήτως της απόστασης που διήνυσε το όχημα μετά την τελευταία αναγέννηση και ανεξαρτήτως του βαθμού κορεσμού του καταλύτη. Τούτο έχει ως αποτέλεσμα ότι ο πραγματικός κύκλος δοκιμής αρχίζει πάντοτε με αναγεννημένο καταλύτη.
- 6 Κατά τον έλεγχο των τιμών των καυσαερίων επί τράπεζας δοκιμών γίνεται, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές διατάξεις περί δοκιμών και βάσει ενός τυποποιημένου κύκλου δοκιμής (NEDC, νέου ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης) προσομοίωση μιας συγκεκριμένης οδικής συμπεριφοράς του οχήματος, η οποία, εντός χρόνου 1.180 δευτερολέπτων και μιας διαδρομής 11 περίπου χιλιομέτρων, περιλαμβάνει φάσεις επιτάχυνσης, κίνησης με σταθερή ταχύτητα και επιβράδυνσης, εντός και εκτός πόλης. Λόγω της Precon, σε περίπτωση προσομοιωμένης διαδρομής 11 χλμ., η αναγέννηση του καταλύτη και η συναρτώμενη με αυτήν βραχυπρόθεσμη αύξηση της ρύπανσης λαμβάνει χώρα πάντοτε δύο φορές και ποτέ τρεις. Αυτό δεν αντιστοιχεί πάντοτε στο υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης συμβαίνουν, δεδομένου ότι μια διαδρομή 11 χλμ. μπορεί να ξεκινήσει και με έναν σχεδόν κορεσμένο καταλύτη. Βάσει ενός καθαρά μαθηματικού υπολογισμού, υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης με διαστήματα αναγέννησης ανά 5 χλμ., σε μια διαδρομή 11 χλμ. πραγματοποιείται αναγέννηση 2,2 φορές. Χωρίς αναγνώριση της καμπύλης οδήγησης στην Precon, η αναγέννηση θα μπορούσε να πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια ενός κύκλου

δοκιμής και τρεις φορές, κάτι που βάσει ενός καθαρά μαθηματικού υπολογισμού θα μπορούσε να συμβεί στη μία από πέντε περιπτώσεις.

- 7 Οι ενάγοντες ζήτησαν (κατά κύριο αίτημα) την καταβολή ποσού 20 532 ευρώ, πλέον τόκων και εξόδων, έναντι της επιστροφής του οχήματος. [Ο λόγος που προέβαλαν είναι ότι] στη μηχανή του οχήματος έχει τοποθετηθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής.
- 8 Το πρωτοδίκως επιληφθέν δικαστήριο δέχθηκε εν μέρει την αγωγή. Στον υπό κρίση κινητήρα τύπου EA 288 δεν υφίσταται απαγορευμένο σύστημα αναστολής. Ωστόσο, διαφορετικά πρέπει να αξιολογηθεί η αναγνώριση της καμπύλης οδήγησης (Precon) επί τράπεζας δοκιμών, δεδομένου ότι η ανεξάρτητη από την οδηγική συμπεριφορά διαφοροποίηση, όσον αφορά την αναγέννηση, αφενός κατά τη δοκιμή και αφετέρου υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης, δεν εξυπηρετεί την αποτροπή κινδύνων, έστω και αν, από καθαρά τεχνική άποψη, δεν «απενεργοποιείται» τίποτε.
- 9 Το εφετείο απέρριψε το αίτημα της αγωγής εν όλω. [Εκρίνε ότι] δεν πρόκειται για απαγορευμένο σύστημα αναστολής:
- 10 Το λογισμικό Precon, εξεταζόμενο μεμονωμένα, θα μπορούσε να θεωρηθεί ως (απαγορευμένο) σύστημα αναστολής, διότι με αυτό η πρόωγη αναγέννηση του καταλύτη τροποποιεί μια παράμετρο του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά τρόπο που «θα μπορούσε» να μειώνει την αποτελεσματικότητά του. Ωστόσο, μια τέτοια μείωση δεν επέρχεται κατ' ανάγκην, διότι η αναγέννηση του καταλύτη θα μπορούσε επίσης να λάβει χώρα πραγματικά κατά το πέρας της τελευταίας διαδρομής που πραγματοποιήθηκε πριν από τη δοκιμή, οπότε η πραγματική διαδρομή που ακολουθεί αρχίζει επίσης με καθαρό καταλύτη, πράγμα που αντιστοιχεί σε διαδρομή δοκιμής επί τράπεζας δοκιμών μετά την Precon. Στην περίπτωση αυτή, η κατάσταση είναι ακριβώς η ίδια με εκείνη κατά τον κύκλο δοκιμής, διότι και στις δύο περιπτώσεις η εκκίνηση γίνεται με καθαρό καταλύτη.
- 11 Ωστόσο, από νομική άποψη, αποφασιστική σημασία έχει το ότι το άρθρο 2, σημείο 6, του εκτελεστικού κανονισμού που έχει εφαρμογή στην υπόθεση της κύριας δίκης (σε συνδυασμό με το παράρτημα III, παράγραφος 3.13, του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού και με το παράρτημα 13, παράγραφος 3, [του κανονισμού 83] UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη)) προβλέπει τόσο ένα σύστημα περιοδικής αναγέννησης όσο και ένα σύστημα συνεχούς αναγέννησης: για το τελευταίο δεν απαιτείται ειδική διαδικασία δοκιμής. Οι διατάξεις αυτές καταδεικνύουν ότι η εφαρμογή τέτοιων συστημάτων είναι επιτρεπτή, πράγμα το οποίο ισχύει συγκεκριμένα για την αναγέννηση στο πλαίσιο προετοιμασίας του οχήματος για τον κύκλο δοκιμής, εφόσον κατά τη διάρκεια της δοκιμής πραγματοποιείται μία τουλάχιστον περαιτέρω αναγέννηση. Με την αναγέννηση κατά την Precon διασφαλίζεται ότι στις εκπομπές που εκλύονται στον κύκλο δοκιμής δεν προστίθενται περαιτέρω

τιμές Nox (οξειδίων του αζώτου) που έχουν αποθηκευθεί από προηγηθείσα διαδρομή, διότι τούτο θα σήμαινε την αλλοίωση των τιμών που διαπιστώνονται.

- 12 Κατά της απόφασης αυτής στρέφεται η αναίρεση των εναγόντων, με την οποία ζητείται να γίνει δεκτό το αίτημα της αγωγής.
- 13 Με το υπόμνημά της προς αντίκρουση της αναίρεσης, η εναγομένη ζητεί την απόρριψη της αναίρεσης της αντιδίκου πλευράς ως απαράδεκτης και, επικουρικώς, την απόρριψη των λόγων της.

### **Κυριότερα επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης**

- 14 Οι ενάγοντες προβάλλουν ότι έχει γίνει προγραμματισμός δύο συστημάτων αναστολής, ήτοι ενός συστήματος που εξαρτάται από τη θερμοκρασία και, ταυτόχρονα, ενός συστήματος που εξαρτάται από εάν πρόκειται για τράπεζα δοκιμών ή για πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Λόγω της εκ προθέσεως αλλοίωσης της πραγματικότητας εκ μέρους των αντιπροσώπων της εναγομένης πλανήθηκαν και έχουν ως εκ τούτου αξίωση αποζημίωσης μέσω in natura αποκατάστασης της ζημίας. Η εναγομένη υπέχει επίσης αδικοπρακτική ευθύνη λόγω πρόκλησης ζημίας κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη.
- 15 Η εναγομένη αντέταξε ότι στον επίμαχο κινητήρα τύπου EA 288 δεν έχει τοποθετηθεί (απαγορευμένο) σύστημα αναστολής. Το θερμοκρασιακό εύρος του θερμοκρασιακού παραθύρου είναι τόσο μεγάλο, ώστε η ανακυκλοφορία των καυσαερίων λειτουργεί στην Αυστρία κατά 100 %. Προκειμένου να επιτευχθούν συγκρίσιμες τιμές μέτρησης, η αναγνώριση της καμπύλης οδήγησης στην Precon έχει ως αποτέλεσμα η αναγέννηση του καταλυτικού μετατροπέα αποθήκευσης NOx, η οποία διαφορετικά θα λάμβανε χώρα τακτικά κάθε 5 χλμ., να πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας, έτσι ώστε ο πραγματικός κύκλος δοκιμής να είναι αντιπροσωπευτικός.

### **Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της αιτήσεως προδικαστικής απόφασης**

- 16 Στο πλαίσιο της αναιρετικής διαδικασίας ανακύπτει το ερώτημα, εάν η Precon με αναγνώριση της καμπύλης οδήγησης (λογισμικό ελέγχου της αναγέννησης του καταλυτικού μετατροπέα αποθήκευσης στον κύκλο προετοιμασίας) που έχει εφαρμοστεί, αποτελεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, σε συνδυασμό με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.
- 17 1.1 Το πρώτο ερώτημα αφορά το κατά πόσον ένα σύστημα συνεχούς αναγέννησης (σε αντίθεση με ένα σύστημα απλώς περιοδικής αναγέννησης) μπορεί να αποτελεί σύστημα αναστολής. Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο) θεωρεί ότι η εν λόγω Precon αποτελεί σύστημα συνεχούς αναγέννησης. Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις [του δικαστηρίου της ουσίας] πληρούνται τόσο οι προϋποθέσεις του άρθρου 2, σημείο 6, του εκτελεστικού

κανονισμού, όσο και αυτές του παραρτήματος III, παράγραφος 3.13.4., του εκτελεστικού κανονισμού, για ένα σύστημα συνεχούς αναγέννησης.

- 18 1.2 Το άρθρο 2, σημείο 6, του εκτελεστικού κανονισμού (ταυτόσημο κατά περιεχόμενο με το σημείο 2.10., πρώτη περίοδος, [του κανονισμού 83] UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη) ορίζει το σύστημα περιοδικής αναγέννησης. Με αυτή τη διάταξη στοιχείται το παράρτημα III, παράγραφος 3.13.4., του εκτελεστικού κανονισμού· η πρώτη περίοδος αντιστοιχεί στο σημείο 2.10., δεύτερη περίοδος, [του κανονισμού 83] UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη). Η δεύτερη περίοδος (ταυτόσημη κατά περιεχόμενο με το σημείο 2.10., τρίτη περίοδος, [του κανονισμού 83] UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη), ορίζει το σύστημα συνεχούς αναγέννησης ως ειδική περίπτωση ενός συστήματος περιοδικής αναγέννησης και προβλέπει ότι ένα σύστημα συνεχούς αναγέννησης δεν απαιτεί ειδική διαδικασία δοκιμής.
- 19 Συνεπώς, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ ενός συστήματος περιοδικής αναγέννησης και ενός συστήματος συνεχούς αναγέννησης. Η ιδιαιτερότητα ενός συστήματος συνεχούς αναγέννησης έγκειται στο ότι η αναγέννηση συμβαίνει τουλάχιστον μία φορά ανά δοκιμή τύπου 1 και η διάταξη έχει ήδη αναγεννηθεί τουλάχιστον μία φορά κατά τη διάρκεια του κύκλου προετοιμασίας του οχήματος.
- 20 Η πρόβλεψη ότι ένα σύστημα συνεχούς αναγέννησης δεν απαιτεί ειδική διαδικασία δοκιμής σημαίνει ότι το παράρτημα 13, παράγραφος 3, [του κανονισμού 83] UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη) (σε συνδυασμό με το παράρτημα III, παράγραφος 3.13.1. του εκτελεστικού κανονισμού) δεν εφαρμόζεται. Επομένως, η διαδικασία δοκιμής που προβλέπεται στο παράρτημα 13, παράγραφος 3, [του κανονισμού 83] UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη) εφαρμόζεται μόνο σε οχήματα με σύστημα περιοδικής αναγέννησης και όχι σε οχήματα με σύστημα συνεχούς αναγέννησης. Το ανωτέρω πλαίσιο επιβεβαιώνεται με σαφήνεια από τις (ταυτόσημες κατά περιεχόμενο διατάξεις του) σημείου 2.20. [του κανονισμού 83] UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη). Σε αυτό ορίζεται ρητώς ότι το παράρτημα 13 [του κανονισμού 83] UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη) δεν ισχύει για συστήματα συνεχούς αναγέννησης. Ως εκ τούτου, ένα σύστημα συνεχούς αναγέννησης υπόκειται στη διαδικασία δοκιμής που προβλέπεται στο παράρτημα 4A [του κανονισμού 83] UNECE (OEE/HE, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη). Στην περίπτωση αυτή, οι μετρήσεις καυσαερίων πραγματοποιούνται μόνο στον πραγματικό κύκλο δοκιμής. Αντιθέτως, για τα συστήματα περιοδικής αναγέννησης υπάρχουν και άλλοι κύκλοι δοκιμής (κύκλος προετοιμασίας· κύκλος αναγέννησης).
- 21 1.3 Βάσει του πλάσματος δικαίου του παραρτήματος III, παράγραφος 3.13.4., δεύτερη περίοδος, του εκτελεστικού κανονισμού, σύμφωνα με το οποίο η

αναφερόμενη [σε αυτό] ειδική μορφή ενός συστήματος περιοδικής αναγέννησης θεωρείται ως σύστημα συνεχούς αναγέννησης, θα πρέπει για τη διενέργεια της δοκιμής (επί τράπεζας δοκιμών) να θεωρηθεί ότι το σύστημα αναγέννησης βρίσκεται σε διαρκή (συνεχή) λειτουργία. Επομένως, κατά τη μέτρηση των καυσαερίων δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο έλεγχος της διαδικασίας αναγέννησης, έτσι ώστε, κατά το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο), να θεωρείται ότι η σχετική με τη μέτρηση λειτουργία (και το έργο) του κινητήρα είναι σταθερά (ομοιόμορφα).

- 22 Εφόσον η ομοιόμορφη λειτουργία του κινητήρα ισχύει, βάσει του προαναφερθέντος πλάσματος δικαίου, για τη δοκιμή, τούτο πρέπει να ισχύει και για τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης, διότι μια αξιόπιστη σύγκριση με τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης (με δυσμενείς έννομες συνέπειες σε περίπτωση αποκλίσεων ως προς τις εκπομπές) είναι δυνατή μόνον υπό τους αυτούς όρους όσον αφορά τη λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών. Για τον λόγο αυτόν, στην περίπτωση ενός συστήματος συνεχούς αναγέννησης είναι εύλογο να θεωρείται ότι το σύστημα αναγέννησης βρίσκεται σε κατάσταση συνεχούς λειτουργίας και υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης.
- 23 Τούτο θα σήμαινε ότι με ένα σύστημα συνεχούς αναγέννησης δεν ενεργοποιείται, τροποποιείται, επιβραδύνεται ή απενεργοποιείται η λειτουργία οποιουδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, πράγμα που θα είχε ως συνέπεια τη μείωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Με αυτή την προσέγγιση, ένα τέτοιο σύστημα συνεχούς αναγέννησης δεν θα αποτελούσε σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.
- 24 2.1 Τα ερωτήματα 2. α) και β) αφορούν την ύπαρξη δικαιολογητικού λόγου, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι πρόκειται για σύστημα αναστολής.
- 25 2.2 Το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο γ' του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 προβλέπει ρητώς έναν δικαιολογητικό λόγο αναφερόμενο στην περίπτωση κατά την οποία, παρά την ύπαρξη συστήματος αναστολής, οι συνθήκες για την εκάστοτε διαδικασία δοκιμής έχουν τηρηθεί στην ουσία τους. Το παράρτημα III, παράγραφος 3.13.4., του εκτελεστικού κανονισμού προβλέπει ρητώς τη χρήση μιας Precon (λογισμικού ελέγχου της αναγέννησης του καταλυτικού μετατροπέα αποθήκευσης στον κύκλο προετοιμασίας) και ορίζει ότι υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, οι οποίες πληρούνται στην υπό κρίση περίπτωση, το σύστημα αναγέννησης θεωρείται σύστημα συνεχούς αναγέννησης, πράγμα που έχει ως συνέπεια ότι πρέπει να διενεργηθεί δοκιμή τύπου 1. Βάσει των ανωτέρω, οι εν προκειμένω επίμαχοι όροι δοκιμής απαιτούν για την εφαρμογή μιας συγκεκριμένης δοκιμής έγκρισης τύπου (τύπου 1) ότι κατά τη διάρκεια του κύκλου προετοιμασίας πραγματοποιείται αναγέννηση της διάταξης ελέγχου της ρύπανσης (καταλυτικού μετατροπέα) τουλάχιστον μία φορά. Εφόσον ο όρος αυτός προβλέπεται στους κανόνες που αφορούν τη σχετική διαδικασία δοκιμής, πρέπει επίσης να πληρούται η εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.



- 26 2.3 Σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές πρέπει να διασφαλίζουν ότι το όχημα συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΚ) 715/2007 και υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, και ιδίως ότι συμμορφώνεται προς τις οριακές τιμές. Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην απόφασή του της 17ης Δεκεμβρίου 2020, C-693/18 (CLCV, EU:C:2020:1040, σκέψη 99), έκρινε ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, έχει την έννοια ότι ένα λογισμικό το οποίο τροποποιεί το επίπεδο των εκπομπών των οχημάτων ανάλογα με τις συνθήκες οδήγησης που ανιχνεύει και εξασφαλίζει τη συμμόρφωση προς τα όρια εκπομπών μόνον όταν οι συνθήκες αυτές αντιστοιχούν σε εκείνες που ισχύουν κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου συνιστά σύστημα αναστολής, ακόμη και αν η βελτίωση των επιδόσεων του συστήματος ελέγχου των εκπομπών μπορεί να εμφανιστεί, σε ad hoc βάση, και κατά τη χρήση του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες. Αυτό σημαίνει εξ αντιδιαστολής ότι ένα σύστημα αναστολής πρέπει να επιτρέπεται όταν η συμπεριφορά ως προς τις εκπομπές η οποία υφίσταται στον κύκλο δοκιμής εμφανίζεται, κατά το μεγαλύτερο μέρος ή στις περισσότερες περιπτώσεις, και υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης.
- 27 Τούτο συμβαίνει στην περίπτωση της υπό κρίση Precon. Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις [του δικαστηρίου της ουσίας], κατά τη διάρκεια του πραγματικού κύκλου δοκιμής πραγματοποιείται αναγέννηση δύο φορές, ενώ υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης –με τα δεδομένα διαστήματα αναγέννησης ανά 5 χλμ. σε μια (συγκρίσιμη με τον κύκλο δοκιμής) απόσταση 11 χλμ.– πραγματοποιείται αναγέννηση, βάσει ενός καθαρά μαθηματικού υπολογισμού, 2,2 φορές. Υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης, η αναγέννηση μπορεί να πραγματοποιείται και τρεις φορές, κάτι που βάσει ενός καθαρά μαθηματικού υπολογισμού θα μπορούσε να συμβεί στη μία από πέντε περιπτώσεις. Βάσει των ανωτέρω, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (σε σύγκριση με τη λειτουργία στο πλαίσιο δοκιμής) μπορεί να πραγματοποιείται αναγέννηση κατά κανόνα τρεις φορές. Τούτο είναι μεν –ανάλογα με τον βαθμό φόρτισης του καταλυτικού μετατροπέα– δυνατόν, πλην όμως η αναγέννηση η οποία πραγματοποιείται μόνον δύο φορές είναι σημαντικά συχνότερη, ήτοι το 80 % των περιπτώσεων. Συνεπώς, στις περισσότερες περιπτώσεις, η αναγέννηση του καταλύτη υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης πραγματοποιείται επίσης κατά τέτοιο τρόπο, ώστε οι περιπτώσεις να είναι πανομοιότυπες με εκείνες στον κύκλο δοκιμής.
- 28 Κατά το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο), δεδομένου ότι η διάταξη μείωσης των εκπομπών (καταλυτικός μετατροπέας) λειτουργεί υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης κατά 80 % με τον ίδιο τρόπο όπως και στο πλαίσιο δοκιμής, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η μείωση των εκπομπών μπορεί να εμφανιστεί, και κατά τη χρήση του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες, μόνον σε ad hoc βάση.
- 29 3. Το τρίτο ερώτημα αφορά την αντίρρηση των εναγόντων ότι η Precon δεν αποτελεί σύστημα συνεχούς αναγέννησης, διότι ο υφιστάμενος διακόπτης ο οποίος εμποδίζει ή επιτρέπει τη διαδικασία αναγέννησης κατά τη διάρκεια του κύκλου προετοιμασίας χρησιμοποιείται για να ενεργοποιήσει την αναγέννηση του

καταλυτικού μετατροπέα και όχι μόνο για να την εμποδίσει. Τούτο απαγορεύεται βάσει του παραρτήματος 13, παράγραφος 3, [του κανονισμού 83] UNECE (ΟΕΕ/ΗΕ, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη) (βλ. επίσης παράγραφο 3.2.3.).

- 30 Το παράρτημα 13, παράγραφος 3, [του κανονισμού 83] UNECE (ΟΕΕ/ΗΕ, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη), ισχύει μεν για ένα σύστημα περιοδικής αναγέννησης {με τις ειδικές διαδικασίες δοκιμών σύμφωνα με το παράρτημα 13 [του κανονισμού 83] UNECE (ΟΕΕ/ΗΕ, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη)}, όχι όμως για ένα σύστημα συνεχούς αναγέννησης (δοκιμή τύπου I σύμφωνα με το παράρτημα 4A [του κανονισμού 83] UNECE (ΟΕΕ/ΗΕ, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη)). Για ένα σύστημα συνεχούς αναγέννησης προβλέπεται στο παράρτημα III, παράγραφος 3.13.4., του εκτελεστικού κανονισμού {ταυτόσημο κατά περιεχόμενο με το σημείο 2.20, τρίτη περίοδος, [του κανονισμού 83] UNECE (ΟΕΕ/ΗΕ, Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη)} ρητώς, ότι και στον κύκλο προετοιμασίας πρέπει να πραγματοποιηθεί τουλάχιστον άπαξ αναγέννηση του καταλύτη. Επομένως, το ότι η αναγέννηση αυτή πραγματοποιείται σκοπίμως και ότι ο πραγματικός κύκλος δοκιμής αρχίζει με άδειο καταλύτη είναι προδιαγεγραμμένο και μη επιβλαβές.