



**Αίτηση προδικαστικής απόφασης την οποία υπέβαλε το Landesgericht Steyr (Αυστρία) στις
17 Νοεμβρίου 2025 – DQ κατά Volkswagen AG**

(Υπόθεση C-732/25, Volkswagen)

(C/2026/1064)

Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική

Αιτούν δικαστήριο

Landesgericht Steyr

Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης

Ενάγων: DQ

Εναγομένη: Volkswagen AG

Προδικαστικά ερωτήματα

1. α) Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 ⁽¹⁾, καθώς και το άρθρο 3 του εφαρμοστικού κανονισμού (ΕΚ) 692/2008 ⁽²⁾ την έννοια ότι, σε περίπτωση οχήματος ντίζελ που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 και στο οποίο είναι εγκατεστημένα συστήματα ανακυκλοφορίας καυσαερίων (σύστημα EGR) και μετεπεξεργασίας καυσαερίων (σύστημα SCR), για να γίνει δεκτό ότι υπάρχει σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, πρέπει, κατά τον νομικό χαρακτηρισμό, να λαμβάνεται υπόψη η μείωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου των εκπομπών ως συνόλου (συμπεριλαμβανομένων όλων των υφιστάμενων συστημάτων ανακύκλωσης και μετεπεξεργασίας καυσαερίων) ή η μείωση της αποτελεσματικότητας μεμονωμένων στοιχείων σχεδιασμού (π.χ. «θερμοκρασιακού παραθύρου», συστήματος επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής) ως χωριστών συστημάτων ελέγχου των εκπομπών;
- β) Έχουν το άρθρο 3, σημείο 10, και το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 την έννοια ότι η μείωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης –είτε πρόκειται για μεμονωμένο στοιχείο σχεδιασμού είτε για το σύστημα ως σύνολο (βλ. πρώτο σκέλος του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος)– είναι ο μοναδικός καθοριστικός παράγοντας για να γίνει δεκτό ότι υπάρχει απαγορευμένο σύστημα αναστολής ή απαιτείται επιπλέον μη συμμόρφωση με μία (τουλάχιστον) από τις οριακές τιμές εκπομπών που παρατίθενται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007;
2. Σε περίπτωση που ο χαρακτηρισμός πρέπει να γίνεται βάσει του συστήματος ελέγχου των εκπομπών ως συνόλου:
 - α) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 την έννοια ότι, όσον αφορά το βάρος επίκλησης, ο αγοραστής οχήματος ντίζελ ανταποκρίνεται στο βάρος επίκλησης της ύπαρξης απαγορευμένου συστήματος αναστολής, όταν ισχυρίζεται ότι υπάρχει ένα στοιχείο σχεδιασμού (π.χ. «θερμοκρασιακό παράθυρο») που μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης και ότι, στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του οχήματος φέρει το βάρος επίκλησης του γεγονότος ότι ολοκληρωτο το σύστημα δεν οδηγεί ως σύνολο σε μείωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου των εκπομπών ή πρέπει ο αγοραστής να ισχυρισθεί επίσης ότι δεν υπάρχουν άλλα στοιχεία σχεδιασμού που να αντισταθμίζουν τη δυσμενή επίδραση;

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 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 (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός 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 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 (ΕΕ 2008, L 199, σ. 1).

- β) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, σε περίπτωση που ο αγοραστής φέρει το βάρος επίκλησης αναφορικά με το σύστημα ελέγχου των εκπομπών ως σύνολο και το βάρος απόδειξης που προκύπτει συναφώς κατά το εθνικό δίκαιο, την έννοια ότι ακόμη και εθνική ρύθμιση που υποχρεώνει τον κατασκευαστή να συνεργασθεί για τη διερεύνηση των πραγματικών περιστατικών δεν συνάδει με το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως με την αρχή της αποτελεσματικότητας, με αποτέλεσμα ο κατασκευαστής να φέρει συναφώς το βάρος απόδειξης κατά το δίκαιο της Ένωσης;
3. Έχουν το άρθρο 3, σημείο 10, το άρθρο 4, παράγραφος 2, το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του εφαρμοστικού κανονισμού (ΕΚ) 692/2008, την έννοια ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία οχήματος ντίζελ που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται κατά τρόπον ώστε η συμμόρφωση με τις οριακές τιμές εκπομπών που παρατίθενται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να εξασφαλίζεται όχι μόνο κατά τις προβλεπόμενες δοκιμές στο πλαίσιο της εκάστοτε εφαρμοζόμενης διαδικασίας έγκρισης τύπου (εν προκειμένω: δοκιμή του νέου ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης), αλλά και υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης σε περίπτωση κανονικής χρήσης του οχήματος (σε συνθήκες πραγματικής λειτουργίας);