Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 21ης Μαρτίου 2023*

«Προδικαστική παραπομπή – Προσέγγιση των νομοθεσιών – Έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων – Οδηγία 2007/46/ΕΚ – Άρθρο 18, παράγραφος 1 – Άρθρο 26, παράγραφος 1 – Άρθρο 46 – Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 – Άρθρο 5, παράγραφος 2 – Μηχανοκίνητα οχήματα – Πετρελαιοκινητήρας – Εκπομπές ρύπων – Βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων (βαλβίδα EGR) – Περιορισμός της μειώσεως των εκπομπών οξειδίου του αζώτου (NOx) λόγω "θερμοκρασιακού παραθύρου" – Σύστημα αναστολής – Προστασία των συμφερόντων μεμονωμένου αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής – Αξίωση αποζημιώσεως λόγω αδικοπρακτικής ευθύνης του κατασκευαστή του εν λόγω οχήματος – Τρόπος υπολογισμού της αποζημιώσεως – Αρχή της αποτελεσματικότητας – Άρθρο 267 ΣΛΕΕ – Παραδεκτό – Υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο από μονομελή δικαστικό σχηματισμό»

Στην υπόθεση C-100/21,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landgericht Ravensburg (πρωτοδικείο Ravensburg, Γερμανία) με απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 2021, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 17 Φεβρουαρίου 2021, στο πλαίσιο της δίκης

QB

κατά

Mercedes-Benz Group AG, πρώην Daimler AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, L. Bay Larsen, Αντιπρόεδρο, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe και P. G. Xuereb (εισηγητή), προέδρους τμήματος, M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Z. Csehi και O. Spineanu-Matei, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Ράντος

γραμματέας: M. Krausenböck, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 8ης Μαρτίου 2022,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– ο QB, εκπροσωπούμενος από τους P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari και R. Klinger, καθώς και από τις K. Meiser και A. Pacura, Rechtsanwälte,

– ο Mercedes-Benz Group AG, πρώην Daimler AG, εκπροσωπούμενη από τους M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner και N. Wimmer, Rechtsanwälte,

– η Γερμανική Κυβέρνηση, από τους J Möller και D. Klebs,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους M. Huttunen και M. Noll-Ehlers, καθώς και από την K. Talabér-Ritz,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 2ας Ιουνίου 2022,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 18, παράγραφος 1, του άρθρου 26, παράγραφος 1, και του άρθρου 46 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 385/2009 της Επιτροπής, της 7ης Μαΐου 2009 (ΕΕ 2009, L 118, σ. 13) (στο εξής: οδηγία-πλαίσιο), σε συνδυασμό με το άρθρο 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 (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1), καθώς και του άρθρου 267, δεύτερο εδάφιο ΣΛΕΕ.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του QB και της Mercedes-Benz Group AG, πρώην Daimler AG, κατασκευάστριας αυτοκινήτων, σχετικά με την αξίωση αποζημιώσεως που προβάλλει ο QB και τον υπολογισμό του ύψους της αποζημιώσεως που ενδεχομένως του οφείλεται λόγω της αγοράς οχήματος με πετρελαιοκινητήρα εξοπλισμένο με λογισμικό το οποίο μειώνει την ανακυκλοφορία των καυσαερίων του οχήματος αναλόγως της εξωτερικής θερμοκρασίας και το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία-πλαίσιο

3 Η οδηγία-πλαίσιο καταργήθηκε, από 1ης Σεπτεμβρίου 2020, από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ 2018, L 151, σ. 1). Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, η οδηγία-πλαίσιο εξακολουθεί να έχει εφαρμογή στη συγκεκριμένη διαφορά.

4 Κατά την αιτιολογική σκέψη 3 της εν λόγω οδηγίας:

«Οι τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία, τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα οχήματα θα πρέπει να εναρμονιστούν και να προσδιοριστούν με κανονιστικές πράξεις. Αυτές οι κανονιστικές πράξεις θα πρέπει πρωταρχικά να επιδιώκουν την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, προστασίας της υγείας, περιβαλλοντικής προστασίας, ενεργειακής απόδοσης και προστασίας από παράνομη χρήση.»

5 Το άρθρο 1 της ως άνω οδηγίας προέβλεπε τα εξής:

«Η παρούσα οδηγία θεσπίζει εναρμονισμένο πλαίσιο με τις διοικητικές διατάξεις και τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση όλων των νέων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό να διευκολύνει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών εντός της Κοινότητας.

[…]

Δια κανονιστικών πράξεων, των οποίων ο εξαντλητικός κατάλογος παρατίθεται στο παράρτημα IV, θεσπίζονται, κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για την κατασκευή και τη λειτουργία των οχημάτων.»

6 Το άρθρο 3 της οδηγίας-πλαισίου όριζε, στα σημεία 5 και 36, τα ακόλουθα:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ισχύουν, εκτός αντίθετων διατάξεών τους, οι ακόλουθοι ορισμοί:

[…]

5. "έγκριση ΕΚ τύπου": η διαδικασία με την οποία κράτος μέλος πιστοποιεί ότι τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ή XI,

[…]

36. “πιστοποιητικό συμμόρφωσης”: το έγγραφο που εμφαίνεται στο παράρτημα IX της παρούσας οδηγίας, το οποίο εκδίδει ο κατασκευαστής και το οποίο πιστοποιεί ότι ένα όχημα το οποίο ανήκει στη σειρά του εγκεκριμένου, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, τύπου συμμορφώνεται προς όλες τις κανονιστικές πράξεις κατά τη στιγμή της παραγωγής του».

7 Το άρθρο 4 της εν λόγω οδηγίας-πλαισίου όριζε τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές που ζητούν έγκριση να συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις τους δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν μόνον τα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

3. Τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας ή επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία μόνον των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

[…]»

8 Το άρθρο 8, παράγραφος 6, της οδηγίας-πλαισίου όριζε τα ακόλουθα:

«Η εγκριτική αρχή ενημερώνει αμελλητί τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά με την απόρριψη ή την ανάκληση οποιασδήποτε έγκρισης οχήματος, αιτιολογώντας την απόφασή της.»

9 Κατά το άρθρο 13, παράγραφος 1, της ίδιας οδηγίας:

«Ο κατασκευαστής ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση το κράτος μέλος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση ΕΚ τύπου σχετικά με οποιαδήποτε τροποποίηση των στοιχείων που καταγράφονται στο πακέτο πληροφοριών. Το εν λόγω κράτος μέλος αποφασίζει, σύμφωνα με τους κανόνες του παρόντος κεφαλαίου, τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί. Εάν απαιτείται, το κράτος μέλος μπορεί να αποφασίζει, σε συμφωνία με τον κατασκευαστή, τη χορήγηση νέας έγκρισης ΕΚ τύπου.»

10 Το άρθρο 18, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαισίου όριζε τα εξής:

«Ο κατασκευαστής, ως κάτοχος της έγκρισης ΕΚ τύπου οχήματος, παραδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης μαζί με κάθε πλήρες, ημιτελές ή ολοκληρωμένο όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος.

[…]»

11 Το άρθρο 26, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαισίου προέβλεπε τα ακόλουθα:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 29 και 30, τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας και επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 18.

[…]»

12 Το άρθρο 30, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαισίου όριζε τα εξής:

«Εάν κράτος μέλος, το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου, διαπιστώνει ότι νέα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή φέρουν σήμα έγκρισης δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται, της ανάκλησης της έγκρισης τύπου, ώστε να διασφαλίσει ότι τα κατασκευαζόμενα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, κατά περίπτωση, συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο. Η εγκριτική αρχή αυτού του κράτους μέλους ενημερώνει τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά με τα λαμβανόμενα μέτρα.»

13 Το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου προέβλεπε τα ακόλουθα:

«Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, και ιδίως των απαγορεύσεων που περιλαμβάνονται στο άρθρο 31 ή απορρέουν από αυτό, και των κανονιστικών πράξεων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV, μέρος I, και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή τους. Οι οριζόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο στις 29 Απριλίου 2009 και της κοινοποιούν τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις το συντομότερο δυνατό.»

14 Στο παράρτημα IX της οδηγίας-πλαισίου περιγραφόταν το περιεχόμενο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ΕΚ. Το σημείο 0 του παραρτήματος αυτού είχε ως εξής:

«Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης είναι μια δήλωση που παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος στον αγοραστή προκειμένου να τον βεβαιώσει ότι το όχημα που απέκτησε συμμορφώνεται προς τη νομοθεσία που ίσχυε στην Ένωση κατά τη στιγμή της κατασκευής του.

Επιπλέον, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να ταξινομούν οχήματα χωρίς να υποχρεώνουν τον αιτούντα να παράσχει πρόσθετη τεχνική τεκμηρίωση.

[…]»

Ο κανονισμός 715/2007

15 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 5, 6 και 17 του κανονισμού 715/2007 έχουν ως εξής:

«(1) […] Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές θα πρέπει […] να εναρμονισθούν ώστε να αποφεύγονται απαιτήσεις που διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να εξασφαλισθεί υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.

[…]

(5) Η επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα απαιτεί συνεχή προσπάθεια για τη μείωση των εκπομπών των οχημάτων. […]

(6) Ειδικότερα, είναι απαραίτητη η σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου [(NOx)] από το πετρέλαιο κίνησης για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση. […]

[…]

(17) Είναι αναγκαία η τυποποιημένη μέθοδος μέτρησης της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των οχημάτων ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν ανακύπτουν τεχνικοί φραγμοί στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Περαιτέρω, είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι στους πελάτες και τους χρήστες παρέχονται αντικειμενικές και ακριβείς πληροφορίες.»

16 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων (“οχήματα”) και ανταλλακτικών, όπως διατάξεων αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, όσον αφορά τις εκπομπές τους.»

17 Το άρθρο 3, σημείο 10, του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα ακόλουθα:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών του μέτρων, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

[…]

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 ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιουδήποτε 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».

18 Το άρθρο 4, παράγραφοι 1 έως 3, του ίδιου κανονισμού ορίζει τα εξής:

«1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν επίσης ότι όλες οι νέες διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης, οι οποίες απαιτούν έγκριση τύπου και πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα Ι και με τα μέτρα εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 5.

2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν την τήρηση των διαδικασιών έγκρισης τύπου για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής, της αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και της συμμόρφωσης εν χρήσει.

Επιπλέον, τα τεχνικά μέτρα που λαμβάνει ο κατασκευαστής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εκπομπές εξάτμισης και οι εξαερώσεις περιορίζονται αποτελεσματικά,

σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων και υπό ομαλές συνθήκες λειτουργίας. […]

[…]

3. Οι κατασκευαστές υποβάλλουν στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων σε ένα έγγραφο το οποίο παραδίδεται στον αγοραστή του οχήματος τη στιγμή της αγοράς.»

19 Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007 προβλέπει τα ακόλουθα:

«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·

[…]».

20 Το άρθρο 13 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται όταν παραβιάζονται από τους κατασκευαστές οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των κυρώσεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. […]

2. Οι τύποι παραβάσεων που τιμωρούνται περιλαμβάνουν:

[…]

δ) τη χρήση ελαττωματικών συσκευών,

[…]».

Το γερμανικό δίκαιο

21 Το άρθρο 823 του Bürgerliches Gesetzbuch (γερμανικού αστικού κώδικα, στο εξής: BGB) προβλέπει τα εξής:

«1. Όποιος, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, προσβάλλει παρανόμως τη ζωή, το σώμα, την υγεία, την ελευθερία, την ιδιοκτησία ή άλλο δικαίωμα τρίτου υπέχει έναντι αυτού την υποχρέωση να αποκαταστήσει τη ζημία που προξενήθηκε λόγω της προσβολής.

2. Την ίδια υποχρέωση υπέχει και όποιος παραβαίνει νόμο που αποβλέπει στην προστασία τρίτου. Εάν, κατά τον νόμο, είναι δυνατή η παράβασή του και χωρίς την ύπαρξη πταίσματος, υποχρέωση αποζημιώσεως υφίσταται μόνον σε περίπτωση πταίσματος.»

22 Το άρθρο 348 του Zivilprozessordnung (γερμανικού κώδικα πολιτικής δικονομίας, στο εξής: ZPO) ορίζει τα ακόλουθα:

« (1) Το πολιτικό τμήμα αποφαίνεται μέσω ενός εκ των μελών του, το οποίο δικάζει σε μονομελή σχηματισμό. […]

[…]

(3) Ο μονομελής σχηματισμός παραπέμπει τη διαφορά στο πολιτικό τμήμα προκειμένου αυτό να επιληφθεί της υποθέσεως, όταν

1. η υπόθεση παρουσιάζει ιδιαίτερες πραγματικές ή νομικές δυσχέρειες,

2. η υπόθεση έχει εξαιρετική σημασία ή

3. οι διάδικοι το ζητούν ομοφώνως.

Το τμήμα επιλαμβάνεται της διαφοράς εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στην πρώτη περίοδο, σημείο 1 ή 2. Επ' αυτού αποφαίνεται με διάταξη, αφού ακούσει τους διαδίκους. Εκ νέου παραπομπή της υποθέσεως στον μονομελή σχηματισμό αποκλείεται.

[…]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

23 Στις 20 Μαρτίου 2014, ο QB αγόρασε από την Auto Y GmbH, έναντι τιμήματος 29 999 ευρώ, μεταχειρισμένο αυτοκίνητο μάρκας Mercedes-Benz, μοντέλο C 220 CDI, το οποίο ήταν εξοπλισμένο με πετρελαιοκινητήρα γενιάς Euro 5 και είχε διανύσει 28 591 χιλιόμετρα. Το εν λόγω αυτοκίνητο όχημα, το οποίο είχε διαθέσει στην αγορά η κατασκευάστρια αυτοκινήτων Daimler AG, έλαβε άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά στις 15 Μαρτίου 2013.

24 Το ως άνω όχημα διαθέτει λογισμικό ελέγχου του κινητήρα με το οποίο μειώνεται ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων οσάκις οι εξωτερικές θερμοκρασίες είναι χαμηλότερες από ένα ορισμένο ελάχιστο όριο, με συνέπεια την αύξηση των εκπομπών NOx. Ως εκ τούτου, η ανακυκλοφορία είναι πλήρως αποτελεσματική μόνον όταν η εξωτερική θερμοκρασία δεν είναι χαμηλότερη από το συγκεκριμένο όριο (στο εξής: θερμοκρασιακό παράθυρο). Η ακριβής εξωτερική θερμοκρασία που αποτελεί το όριο ώστε με χαμηλότερες θερμοκρασίες να επέρχεται μείωση του εν λόγω συντελεστή ανακυκλοφορίας, καθώς και το εύρος της μειώσεως αυτής αποτελούν αντικείμενο διαφωνίας μεταξύ των διαδίκων της κύριας δίκης.

25 Ο QB άσκησε αγωγή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, Landgericht Ravensburg (πρωτοδικείου Ravensburg, Γερμανία), με αίτημα την αποκατάσταση της ζημίας την οποία υποστηρίζει ότι του προκάλεσε η Mercedes-Benz Group εξοπλίζοντας το επίμαχο όχημα με συστήματα αναστολής που απαγορεύονται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.

26 Ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, οι διάδικοι της κύριας δίκης ανέπτυξαν κατ' αντιμωλία τις απόψεις τους ως προς το ζήτημα αν το επίμαχο όχημα διέθετε τέτοια παράνομα συστήματα, ως προς το εύρος του δικαιώματος του QB σε αποκατάσταση της ζημίας και ως προς τον ενδεχόμενο συνυπολογισμό, κατά τον καθορισμό του ποσού της αποζημιώσεως, του οφέλους του QB από τη χρήση του οχήματος.

27 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο συνιστά παράνομο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, και του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Συγκεκριμένα, παρατηρείται ήδη μείωση του συντελεστή ανακυκλοφορίας των καυσαερίων του επίμαχου οχήματος και, ως εκ τούτου, της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου των εκπομπών με θερμοκρασία υψηλότερη των μηδέν βαθμών Κελσίου, μολονότι η συγκεκριμένη θερμοκρασία καταλέγεται στις «συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος», κατά την έννοια του ως άνω άρθρου 3, σημείο 10.

28 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά επίσης ότι, εκ πρώτης όψεως, η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 δεν έχει εφαρμογή στη διαφορά της κύριας δίκης, δεδομένου ότι μόνον οι άμεσοι κίνδυνοι ζημιών που δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος μπορούν να δικαιολογήσουν τη χρήση συστήματος αναστολής [απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 114]. Διατηρεί, όμως, αμφιβολίες ως προς το αν θερμοκρασιακό παράθυρο που έχει ως σκοπό να αποτρέψει τον σχηματισμό εναποθέσεων στον κινητήρα και, επομένως, να αποτρέψει τη φθορά του κινητήρα πληροί τις αυστηρές προϋποθέσεις εφαρμογής της συγκεκριμένης εξαιρέσεως.

29 Κατά το αιτούν δικαστήριο, θα μπορούσε να γίνει δεκτό ότι ο QB έχει αξίωση αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, κατά το οποίο απαιτείται απλώς η ύπαρξη αμέλειας. Ωστόσο, η εν λόγω διάταξη προϋποθέτει παράβαση νόμου που αποβλέπει στην προστασία τρίτου, όπερ, κατά τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία), συνεπάγεται ότι ένας τέτοιος νόμος πρέπει να έχει ως σκοπό να προστατεύσει τον ιδιώτη ή μια ομάδα προσώπων έναντι της προσβολής συγκεκριμένου εννόμου συμφέροντος. Συναφώς, αρκεί ο εν λόγω νόμος να θεσπίσθηκε με σκοπό την παροχή έννομης προστασίας στον ως άνω ιδιώτη ή ομάδα προσώπων, ακόμη και αν αφορά πρωτίστως την προστασία γενικού συμφέροντος. Επιπλέον, η εν λόγω διάταξη προϋποθέτει, αφενός, ότι ο κίνδυνος έναντι του οποίου θεωρείται ότι παρέχει προστασία ο ίδιος νόμος επέρχεται με συγκεκριμένη ζημία και, αφετέρου, ότι η περίπτωση του κατ' αυτόν τον τρόπο ζημιωθέντος ή ζημιωθέντων εμπίπτει στο προσωπικό πεδίο εφαρμογής του εν λόγω νόμου. Ως εκ τούτου, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου, καθώς και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 αφορούν, πέραν της προστασίας γενικών συμφερόντων, και την προστασία των συμφερόντων ιδιώτη, αγοραστή οχήματος το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης, ιδίως όταν το συγκεκριμένο όχημα είναι εξοπλισμένο με σύστημα αναστολής το οποίο απαγορεύεται βάσει της τελευταίας αυτής διατάξεως.

30 Στη γερμανική νομολογία και νομική θεωρία υφίστανται αποκλίνουσες εκτιμήσεις όσον αφορά τα ως άνω ζητήματα. Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) κρίνει ότι οι πράξεις της Ένωσης που θεσπίζονται προς εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων που ισχύουν για τα οχήματα αποσκοπούν πρωτίστως σε ένα υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας, καθώς και

στην προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος. Επιπλέον, το άρθρο 5 του κανονισμού 715/2007 δεν αποσκοπεί στην προστασία του δικαιώματος του μεμονωμένου αγοραστή οχήματος στην οικονομική αυτοδιάθεση.

31 Αντιθέτως, πλείονα δικαστήρια ουσίας εκτιμούν ότι το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου, καθώς και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, αποβλέπουν επίσης στην ατομική προστασία του αγοραστή οχήματος. Συγκεκριμένα, ένας από τους σκοπούς του πιστοποιητικού συμμόρφωσης συνίσταται, σύμφωνα με το παράρτημα IX της οδηγίας-πλαισίου, στην εκ μέρους του κατασκευαστή οχήματος εγγύηση προς τον αγοραστή ότι το όχημα συμμορφώνεται προς τις διατάξεις της νομοθεσίας που ίσχυε στην Ένωση κατά τον χρόνο κατασκευής του. Το εν λόγω πιστοποιητικό έχει επίσης ως σκοπό να καταστήσει ευχερέστερη τη διοικητική διαδικασία ταξινομήσεως και την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων εντός της Ένωσης.

32 Σε περίπτωση που γίνει δεκτό ότι οι διατάξεις περί των οποίων γίνεται λόγος στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως προστατεύουν μόνον τα γενικά έννομα συμφέροντα και όχι τα ιδιαίτερα συμφέροντα των αγοραστών, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, εξάλλου, αν η αρχή της αποτελεσματικότητας μπορεί να επιτάσσει ότι κάθε πταίσμα, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, που διαπράττει κατασκευαστής αυτοκινήτων διαθέτοντας στην αγορά οχήματα εξοπλισμένα με σύστημα αναστολής το οποίο απαγορεύεται βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού 715/2007 έχει ως συνέπεια τη δυνατότητα του οικείου αγοραστή να προβάλει αξίωση αποζημιώσεως λόγω αδικοπρακτικής ευθύνης του κατασκευαστή.

33 Συναφώς, κατά το Landgericht Stuttgart (πρωτοδικείο Στουτγάρδης, Γερμανία), η δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB στηρίζεται στο ότι, χάριν της αποτελεσματικής εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης, οι εφαρμοστέες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης πρέπει να συνοδεύονται από κυρώσεις αστικού δικαίου.

34 Σε περίπτωση που γίνει δεκτό ότι ο QB έχει τέτοια αξίωση αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται κατά πόσον είναι αναγκαίο, προκειμένου οι εφαρμοστέες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης να έχουν πρακτική αποτελεσματικότητα εν προκειμένω, να μη συνυπολογίζεται το όφελος από τη χρήση του επίμαχου οχήματος κατά τον καθορισμό του ποσού της αποζημιώσεως ή να συνυπολογίζεται σε περιορισμένο μόνον βαθμό. Το ζήτημα αυτό αποτελεί επίσης αντικείμενο διισταμένων απόψεων στη γερμανική νομολογία και νομική θεωρία, όπως άλλωστε και το ζήτημα της επιρροής που μπορεί να ασκεί η απαγόρευση του αδικαιολόγητου πλουτισμού σε τέτοια περίπτωση συνυπολογισμού.

35 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) κρίνει συναφώς ότι, αφενός, λαμβανομένης υπόψη της απαγορεύσεως του αδικαιολόγητου πλουτισμού κατά το εθνικό δίκαιο περί αποζημιώσεως, ο ζημιωθείς δεν μπορεί να περιέλθει σε ευνοϊκότερη θέση από εκείνη στην οποία θα βρισκόταν αν δεν είχε επέλθει το ζημιογόνο γεγονός και ότι, αφετέρου, από την αξίωση αποζημιώσεως πρέπει να εξαιρούνται αποκλειστικώς και μόνον τα οφέλη που συνδέονται με το ζημιογόνο γεγονός, χωρίς δυσανάλογη ελάφρυνση της ευθύνης του ζημιώσαντος. Αντιθέτως, πλείονα δικαστήρια ουσίας εκτιμούν ότι το όφελος που αντλείται από τη χρήση οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο συμψηφισμού με την αξίωση αποζημιώσεως.

36 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο, το οποίο αποφαίνεται ως μονομελής δικαστικός σχηματισμός στην υπόθεση της κύριας δίκης, επισημαίνει ότι, βάσει του άρθρου 348, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, σημεία 1 και 2, του ZPO, ο αρχικώς αρμόδιος μονομελής δικαστικός σχηματισμός υποχρεούται να παραπέμψει τη διαφορά σε πολιτικό τμήμα προκειμένου το δεύτερο να επιληφθεί της διαφοράς σε περίπτωση κατά την οποία η υπόθεση ενέχει ιδιαίτερες πραγματικές ή νομικές δυσκολίες ή έχει εξαιρετική σημασία. Ο μονομελής δικαστικός σχηματισμός δεν διαθέτει καμία εξουσία εκτιμήσεως επ' αυτού. Ειδικότερα, από τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) προκύπτει ότι, οσάκις μονομελής δικαστικός σχηματισμός υποβάλλει προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο χωρίς προηγουμένως να παραπέμψει τη διαφορά στο πολιτικό τμήμα προκειμένου αυτό να επιληφθεί της υποθέσεως, τότε παραβιάζει τη συνταγματική αρχή περί νόμιμου δικαστή, την οποία προβλέπει το άρθρο 101, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του Grundgesetz (Θεμελιώδους Νόμου).

37 Το αιτούν δικαστήριο, όμως, εκτιμά ότι το άρθρο 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε μια τέτοια υποχρέωση παραπομπής στο πολιτικό τμήμα. Βεβαίως, με την απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Rittinger κ.λπ. (C-492/17, EU:C:2018:1019), το Δικαστήριο έκρινε ότι η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υποβάλλει μονομελής δικαστικός σχηματισμός είναι παραδεκτή από την άποψη του δικαίου της Ένωσης, ανεξαρτήτως της τηρήσεως ή μη των εθνικών δικονομικών κανόνων. Εντούτοις, το Δικαστήριο δεν εξέτασε το ζήτημα αν το άρθρο 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε εθνική διάταξη περιορίζουσα τη δυνατότητα υποβολής τέτοιας αιτήσεως.

38 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Ravensburg (πρωτοδικείο Ravensburg) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Αποσκοπούν το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της [οδηγίας-πλαισίου], σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του [κανονισμού 715/2007], και στην προστασία των συμφερόντων μεμονωμένων αγοραστών μηχανοκίνητων οχημάτων;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως:

2) Περιλαμβάνεται στα συμφέροντα αυτά και το συμφέρον του μεμονωμένου αγοραστή οχήματος να μην αγοράσει όχημα το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης, ιδίως δε να μην αγοράσει όχημα εξοπλισμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του [κανονισμού 715/2007];

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα:

3) Αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης το γεγονός ότι ο αγοραστής ο οποίος αγόρασε όχημα αγνοώντας ότι ο κατασκευαστής του το διέθεσε στην αγορά με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του [κανονισμού 715/2007], μπορεί να εγείρει κατά του κατασκευαστή του οχήματος αστική αγωγή αποζημιώσεως λόγω αδικοπραξίας, ιδίως δε να ζητήσει επίσης την επιστροφή του τιμήματος που κατέβαλε για το όχημα έναντι ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητάς του, μόνον υπό εξαιρετικές περιστάσεις, ήτοι εφόσον ο κατασκευαστής του οχήματος ενήργησε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως:

4) Επιβάλλεται κατά το δίκαιο της Ένωσης να έχει ο αγοραστής του οχήματος αξίωση αποζημιώσεως λόγω αδικοπρακτικής ευθύνης του κατασκευαστή του οχήματος εφόσον ο εν λόγω κατασκευαστής με υπαίτια (εξ αμελείας ή εκ προθέσεως) ενέργειά του διέθεσε στην αγορά όχημα εφοδιασμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του [κανονισμού 715/2007];

Ανεξαρτήτως της απαντήσεως που θα δοθεί στα προδικαστικά ερωτήματα 1 έως 4:

5) Αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης το γεγονός ότι ο αγοραστής του οχήματος οφείλει κατά το εθνικό δίκαιο να συνυπολογίσει το όφελος από την πραγματική χρήση του οχήματος στην περίπτωση που αξιώνει από τον κατασκευαστή, βάσει αδικοπρακτικής ευθύνης, την επιστροφή του τιμήματος οχήματος εξοπλισμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του [κανονισμού 715/2007], έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του οχήματος;

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως:

6) Αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης το γεγονός ότι το εν λόγω όφελος από τη χρήση υπολογίζεται με βάση το συνολικό τίμημα του οχήματος, χωρίς να συνυπολογίζεται η μείωση της αξίας του λόγω της τοποθετήσεως απαγορευμένου συστήματος αναστολής και/ή της μη ηθελημένης, εκ μέρους του αγοραστή, χρήσεως οχήματος το οποίο δεν πληροί τις προϋποθέσεις του δικαίου της Ένωσης;

Ανεξαρτήτως της απαντήσεως που θα δοθεί στα προδικαστικά ερωτήματα 1 έως 6:

7) Είναι το άρθρο 348, παράγραφος 3, του ZPO, στο μέτρο που η διάταξη αυτή αφορά επίσης την έκδοση αποφάσεων περί παραπομπής βάσει του άρθρου 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, ασύμβατο προς την αρμοδιότητα των εθνικών δικαστηρίων να υποβάλλουν αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να εφαρμόζεται στην έκδοση αποφάσεων περί παραπομπής;»

Επί των αιτημάτων επαναλήψεως της προφορικής διαδικασίας

39 Κατόπιν της αναπτύξεως των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα, η Γερμανική Κυβέρνηση και η Mercedes-Benz Group, με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 11 και 14 Ιουλίου 2022, αντιστοίχως, ζήτησαν να διαταχθεί η επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 83 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου.

40 Προς στήριξη του αιτήματός της, η Mercedes-Benz Group υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι κακώς έκρινε ο γενικός εισαγγελέας, στο σημείο 49 των προτάσεών του, ότι η κατοχή οχήματος το οποίο δεν τηρεί τις περί προστασίας του περιβάλλοντος διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, λόγω εκπομπών καυσαερίων που υπερβαίνουν τις καθοριζόμενες οριακές τιμές, προκαλεί ηθική βλάβη στον αγοραστή. Συγκεκριμένα, υποστηρίζεται ότι η ύπαρξη ενδεχόμενης ηθικής βλάβης δεν προβλήθηκε από το εθνικό δικαστήριο και αποτελεί ζήτημα επί του οποίου δεν διεξήχθη συζήτηση μεταξύ των διαδίκων.

41 Με την αίτησή της, η Γερμανική Κυβέρνηση υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, αφενός, ότι οι προτάσεις του γενικού εισαγγελέα στηρίζονται σε νέα στοιχεία, επί των οποίων δεν έχει ακόμη διεξαχθεί συζήτηση μεταξύ των διαδίκων, στο μέτρο που παραπέμπουν στο παράρτημα IX της οδηγίας-πλαισίου και στο σημείο 0 αυτής. Αφετέρου, η εν λόγω κυβέρνηση αμφισβητεί το κύρος του ως άνω σημείου 0.

42 Εξάλλου, η συγκεκριμένη κυβέρνηση επισημαίνει ότι διαφωνεί με τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα στο μέτρο που αυτές δεν λαμβάνουν υπόψη τη σχέση μεταξύ της οδηγίας-πλαισίου και της οδηγίας 1999/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών (ΕΕ 1999, L 171, σ. 12). Αφενός, υποστηρίζει ότι η παροχή στον καταναλωτή δικαιώματος αποζημιώσεως λόγω απλού πταίσματος θα αντέβαινε στην εν γένει οικονομία της οδηγίας 1999/44. Αφετέρου, ένα πιστοποιητικό συμμόρφωσης, κατά την έννοια της οδηγίας-πλαισίου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ισοδύναμο με εγγύηση κατασκευαστή.

43 Συναφώς, υπενθυμίζεται, αφενός, ότι ο Οργανισμός του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο Κανονισμός Διαδικασίας δεν προβλέπουν δυνατότητα των κατά το άρθρο 23 του Οργανισμού ενδιαφερομένων να διατυπώνουν παρατηρήσεις σε απάντηση των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα [απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim κ.λπ., C-748/19 έως C-754/19, EU:C:2021:931, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

44 Αφετέρου, δυνάμει του άρθρου 252, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, ο γενικός εισαγγελέας διατυπώνει δημόσια, με πλήρη αμεροληψία και ανεξαρτησία, αιτιολογημένες προτάσεις επί των υποθέσεων οι οποίες, σύμφωνα με τον Οργανισμό του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαιτούν την παρέμβασή του. Το Δικαστήριο δεν δεσμεύεται ούτε από τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα ούτε από την αιτιολογία βάσει της οποίας αυτός καταλήγει στις εν λόγω προτάσεις. Κατά συνέπεια, η διαφωνία οποιουδήποτε ενδιαφερομένου με τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα, όποια και αν είναι τα ζητήματα που εξετάζει ο γενικός εισαγγελέας, δεν μπορεί να συνιστά, αυτή καθεαυτήν, λόγο που δικαιολογεί την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας [απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim κ.λπ., C-748/19 έως C-754/19, EU:C:2021:931, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

45 Βεβαίως, σύμφωνα με το άρθρο 83 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Δικαστήριο μπορεί ανά πάσα στιγμή, αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, να διατάξει την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, ιδίως αν κρίνει ότι δεν έχει διαφωτισθεί επαρκώς ή όταν ένας διάδικος, μετά τη λήξη της διαδικασίας αυτής, επικαλείται νέο πραγματικό περιστατικό δυνάμενο να ασκήσει αποφασιστική επιρροή επί της αποφάσεως του Δικαστηρίου, ή ακόμη όταν η διαφορά πρέπει να επιλυθεί βάσει επιχειρήματος επί του οποίου δεν διεξήχθη συζήτηση μεταξύ των ενδιαφερομένων.

46 Ωστόσο, εν προκειμένω, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι διαθέτει όλα τα αναγκαία στοιχεία για να αποφανθεί επί της υποθέσεως και ότι η διαφορά της υπό κρίση υποθέσεως δεν απαιτείται να επιλυθεί βάσει επιχειρήματος επί του οποίου δεν διεξήχθη συζήτηση μεταξύ των ενδιαφερομένων. Τέλος, από τις μνημονευόμενες στη σκέψη 39 της παρούσας αποφάσεως δύο αιτήσεις περί επαναλήψεως της προφορικής διαδικασίας δεν προκύπτει κανένα νέο πραγματικό περιστατικό δυνάμενο να ασκήσει αποφασιστική επιρροή επί της αποφάσεως που καλείται να εκδώσει το Δικαστήριο εν προκειμένω.

47 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Δικαστήριο, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, κρίνει ότι δεν απαιτείται να διαταχθεί η επανάληψη της προφορικής διαδικασίας.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του παραδεκτού

48 Με το έβδομο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση βάσει της οποίας μονομελής δικαστικός σχηματισμός υποχρεούται, ιδίως λόγω της εξαιρετικής σημασίας υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί, να παραπέμψει την υπόθεση σε πολιτικό τμήμα συγκείμενο από τρεις δικαστές και να μην υποβάλει το ίδιο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο, στο πλαίσιο της εν λόγω υποθέσεως.

49 Η Mercedes-Benz Group υποστηρίζει ότι το έβδομο προδικαστικό ερώτημα είναι απαράδεκτο διότι, στο πλαίσιο αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να αποφανθεί επί της συμβατού χαρακτήρα του εθνικού δικαίου με το δίκαιο της Ένωσης.

50 Η Γερμανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η απάντηση του Δικαστηρίου στο εν λόγω ερώτημα δεν είναι αναγκαία προκειμένου το αιτούν δικαστήριο να αποφανθεί επί της διαφοράς της κύριας δίκης.

51 Κατά την Επιτροπή, το ζήτημα αν το εθνικό δίκαιο επιτρέπει ή όχι σε μονομελή δικαστικό σχηματισμό να υποβάλει στο Δικαστήριο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δεν ασκεί επιρροή για την επίλυση της συγκεκριμένης διαφοράς, η οποία αφορά την ύπαρξη αξιώσεως αποζημιώσεως που προβάλλει ο αγοραστής οχήματος κατά κατασκευαστή αυτοκινήτων επειδή το συγκεκριμένο όχημα διαθέτει σύστημα αναστολής το οποίο απαγορεύεται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Επιπλέον, το ερώτημα αυτό είναι υποθετικό, δεδομένου ότι από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι, στο πλαίσιο της διαφορά της κύριας δίκης, δεν είχε ασκηθεί κάποιο ένδικο μέσο κατά τον χρόνο υποβολής της αιτήσεως στο Δικαστήριο.

52 Υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων την οποία καθιερώνει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, απόκειται αποκλειστικώς στο εθνικό δικαστήριο, το οποίο έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη της εκδοθησόμενης δικαστικής αποφάσεως, να εκτιμήσει, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της υποθέσεως, τόσο την αναγκαιότητα της προδικαστικής αποφάσεως για την έκδοση της δικής του αποφάσεως όσο και τη λυσιτέλεια των ερωτημάτων που υποβάλλει στο Δικαστήριο. Συνεπώς, καθόσον τα υποβληθέντα ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο υποχρεούται, καταρχήν, να αποφανθεί επ' αυτών (απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, The Department for Communities in Northern Ireland, C-709/20, EU:C:2021:602, σκέψη 54 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

53 Ως εκ τούτου, συντρέχει τεκμήριο λυσιτέλειας για τα ερωτήματα που αφορούν το δίκαιο της Ένωσης. Το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να αποφανθεί επί προδικαστικού ερωτήματος που έχει υποβάλει εθνικό δικαστήριο μόνον όταν είναι πρόδηλο ότι η ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή, ακόμη, όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί [απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2020, Openbaar Ministerie (Πλαστογραφία), C-510/19, EU:C:2020:953, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

54 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι το έβδομο ερώτημα αφορά την ερμηνεία του άρθρου 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ και ότι το αιτούν δικαστήριο δεν εξήγησε τους λόγους για τους οποίους η ερμηνεία της εν λόγω διατάξεως είναι αναγκαία για την επίλυση της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί. Συγκεκριμένα, απλώς επισήμανε ότι η αρμοδιότητα του μονομελούς δικαστικού σχηματισμού να υποβάλει στο Δικαστήριο την υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως θα μπορούσε να αμφισβητηθεί. Αντιθέτως, δεν διευκρινίζει ποια θα ήταν η επίπτωση επί της αποφάσεως περί παραπομπής, ή ενδεχομένως επί της αποφάσεως με την οποία περατώνεται η δίκη, ενδεχόμενης δικονομικής πλημμέλειας οφειλόμενης στο ότι ένας μονομελής δικαστικός σχηματισμός υπέβαλε προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο, χωρίς να παραπέμψει την υπόθεση της κύριας δίκης σε πολυμελή δικαστικό σχηματισμό. Ειδικότερα, από την απόφαση περί παραπομπής δεν προκύπτει ότι η συγκεκριμένη απόφαση, σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας, έχει αμφισβητηθεί με ένδικο μέσο στο πλαίσιο του οποίου προβάλλεται ότι συντρέχει τέτοια πλημμέλεια.

55 Ως εκ τούτου, το έβδομο ερώτημα πρέπει να κριθεί απαράδεκτο.

Επί της ουσίας

Εισαγωγικές παρατηρήσεις

56 Κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 ορίζει το «σύστημα αναστολής» ως «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 ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιουδήποτε 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».

57 Εν προκειμένω, από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι με το λογισμικό που μνημονεύεται στη σκέψη 24 της παρούσας αποφάσεως εγκαθίσταται θερμοκρασιακό παράθυρο μέσω του οποίου η ανακυκλοφορία των καυσαερίων είναι πλήρως αποτελεσματική μόνον όταν η εξωτερική θερμοκρασία δεν είναι χαμηλότερη από ένα ορισμένο ελάχιστο όριο. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων και, ως εκ τούτου, η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών μειώνονται ήδη ενώ η εξωτερική θερμοκρασία είναι υψηλότερη των μηδέν βαθμών Κελσίου, δηλαδή υψηλότερη από θερμοκρασία εμπίπτουσα στις συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007.

58 Όσον αφορά θερμοκρασιακό παράθυρο ανάλογο με το επίμαχο στην κύρια δίκη, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού, έχει την έννοια ότι ένα σύστημα το οποίο εξασφαλίζει την τήρηση των προβλεπόμενων στον κανονισμό αυτόν οριακών τιμών εκπομπών μόνον όταν η εξωτερική θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου, ενώ το υψόμετρο κυκλοφορίας είναι μικρότερο των 1 000 μέτρων, συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του ως άνω άρθρου 3, σημείο 10 (πρβλ. απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψη 47).

59 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει συναφώς ότι η ακριβής εξωτερική θερμοκρασία η οποία αποτελεί το όριο ώστε με χαμηλότερες θερμοκρασίες να επέρχεται μείωση του συντελεστή ανακυκλοφορίας των καυσαερίων και το εύρος της μειώσεως αυτής αποτελούν αντικείμενο διαφωνίας μεταξύ των διαδίκων της κύριας δίκης. Ωστόσο, πρέπει να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, η οποία στηρίζεται σε σαφή διάκριση των λειτουργιών των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, τόσο η διαπίστωση και η εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης όσο και η ερμηνεία και εφαρμογή του εθνικού δικαίου εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του εθνικού δικαστηρίου (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψη 29 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Επομένως, απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να κρίνει, ενδεχομένως, αν, λαμβανομένων υπόψη των διευκρινίσεων που παρασχέθηκαν με τη μνημονευθείσα στη σκέψη 58 της παρούσας αποφάσεως νομολογία, το λογισμικό περί του οποίου γίνεται λόγος στη σκέψη 24 της εν λόγω αποφάσεως συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007.

60 Κατά δεύτερον, όπως ορίζει το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, απαγορεύεται η χρήση συστημάτων αναστολής τα οποία μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών. Εντούτοις, η απαγόρευση αυτή γνωρίζει τρεις εξαιρέσεις, μεταξύ των οποίων εκείνη την οποία προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, και η οποία είναι κατά το αιτούν δικαστήριο η μόνη κρίσιμη εν προκειμένω. Η εξαίρεση αυτή αφορά την περίπτωση κατά την οποία «η ανάγκη χρήσης των συστημάτων αιτιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος».

61 Καθόσον το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007 εισάγει εξαίρεση από την απαγόρευση χρήσεως συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, πρέπει να τύχει συσταλτικής ερμηνείας (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψη 50).

62 Από το ίδιο το γράμμα της ως άνω διατάξεως προκύπτει ότι, για να εμπίπτει στην εξαίρεση που προβλέπει η συγκεκριμένη διάταξη, η ανάγκη χρήσεως συστήματος αναστολής πρέπει να δικαιολογείται όχι μόνο για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα, αλλά και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος. Πράγματι, λαμβανομένης υπόψη της χρήσεως του συμπλεκτικού συνδέσμου «και» στην εν λόγω διάταξη, αυτή πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι προϋποθέσεις τις οποίες προβλέπει είναι σωρευτικές (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψη 61).

63 Η απαγόρευση του άρθρου 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του εν λόγω κανονισμού θα καθίστατο κενή περιεχομένου και θα στερούνταν κάθε πρακτικής αποτελεσματικότητας αν επιτρεπόταν στους κατασκευαστές να εξοπλίζουν τα αυτοκίνητα οχήματα με τέτοια συστήματα αναστολής με μοναδικό σκοπό την προστασία του κινητήρα από τη συσσώρευση ρύπων και τη γήρανση [πρβλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 113].

64 Ως εκ τούτου, λογισμικό όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει της εν λόγω εξαιρέσεως μόνον εφόσον αποδεικνύεται ότι ανταποκρίνεται αυστηρώς στην ανάγκη αποφυγής των άμεσων κινδύνων ζημιών ή ατυχήματος στον κινητήρα, προκαλούμενων από δυσλειτουργία κατασκευαστικού στοιχείου του συστήματος ανακυκλοφορίας των καυσαερίων, οι οποίοι είναι τόσο σοβαροί ώστε να δημιουργούν

συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με το εν λόγω σύστημα αναστολής (πρβλ. απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψη 62).

65 Επιπλέον, όσον αφορά θερμοκρασιακό παράθυρο ανάλογο του επίμαχου στην υπόθεση της κύριας δίκης, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, μολονότι είναι αληθές ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007 δεν επιβάλλει τυπικώς άλλες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της εξαιρέσεως που προβλέπεται στη διάταξη αυτή, εντούτοις ένα σύστημα αναστολής το οποίο θα έπρεπε, υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης, να λειτουργεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους, προκειμένου ο κινητήρας να προστατεύεται από ζημία ή ατύχημα και το όχημα να λειτουργεί με ασφάλεια, θα αντέβαινε προδήλως στον σκοπό του κανονισμού, από τον οποίο η εν λόγω διάταξη επιτρέπει παρέκκλιση μόνο σε πολύ συγκεκριμένες περιπτώσεις, και θα είχε ως αποτέλεσμα να θιγεί δυσανάλογα η ίδια η αρχή του περιορισμού των εκπομπών NOx από τα οχήματα (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψη 63).

66 Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι ένα τέτοιο σύστημα αναστολής δεν μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει της ως άνω διατάξεως. Πράγματι, εάν γινόταν δεκτό ότι ένα σύστημα αναστολής μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση την οποία προβλέπει η συγκεκριμένη διάταξη, τούτο θα είχε ως συνέπεια η εξαίρεση αυτή να εφαρμόζεται κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους υπό τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης που επικρατούν στην Ένωση, με αποτέλεσμα η αρχή της απαγορεύσεως τέτοιων συστημάτων αναστολής, την οποία καθιερώνει το εν λόγω άρθρο 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, να εφαρμόζεται, στην πράξη, λιγότερο συχνά απ’ ό,τι η εξαίρεση αυτή (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψεις 64 και 65).

67 Στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να προβεί στις εκτιμήσεις περί των πραγματικών περιστατικών οι οποίες είναι αναγκαίες για την εφαρμογή των προϋποθέσεων που υπομνήσθηκαν στις σκέψεις 60 έως 66 της παρούσας αποφάσεως.

Επί του πρώτου και του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

68 Με το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, στα οποία πρέπει να δοθεί κοινή απάντηση, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26 παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, έχουν την έννοια ότι προστατεύουν, πέραν των γενικών συμφερόντων, τα ιδιαίτερα συμφέροντα του μεμονωμένου αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος έναντι του κατασκευαστή σε περίπτωση κατά την οποία το όχημα είναι εξοπλισμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια της τελευταίας από τις μνημονευόμενες διατάξεις.

69 Από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι τα ερωτήματα αυτά υποβάλλονται επειδή, κατά το αιτούν δικαστήριο, η άσκηση της αξιώσεως αποζημιώσεως κατά το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB από μεμονωμένο αγοραστή αυτοκινήτου οχήματος το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης προϋποθέτει την παράβαση νόμου που αποσκοπεί στην προστασία τρίτου.

70 Όσον αφορά το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, υπενθυμίζεται ότι ο σκοπός του εν λόγω κανονισμού συνίσταται, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις του 1 και 6, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας και, ειδικότερα, στη σημαντική

μείωση των εκπομπών NOx από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση προς τις οριακές τιμές για τη ρύπανση [απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψη 43 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία]. Η απαγόρευση, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του εν λόγω κανονισμού, της χρήσεως συστημάτων αναστολής τα οποία μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών αποσκοπεί ακριβώς στον περιορισμό των εκπομπών ρυπογόνων αερίων και στη συνακόλουθη συμβολή στην επίτευξη του σκοπού της προστασίας του περιβάλλοντος, τον οποίο επιδιώκει ο ίδιος κανονισμός [πρβλ. απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2022, Deutsche Umwelthilfe (Έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων), C-873/19, EU:C:2022:857, σκέψη 57].

71 Ως εκ τούτου, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η διάταξη αυτή επιδιώκει, όπως και ο κανονισμός στον οποίο εντάσσεται, γενικό σκοπό που συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος.

72 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 40 των προτάσεών του, η κατά το άρθρο 4, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007 υποχρέωση των κατασκευαστών να παραδίδουν στον αγοραστή του οχήματος, κατά τον χρόνο της αγοράς του, έγγραφο το οποίο περιέχει αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμων εντάσσεται στο πλαίσιο του εν λόγω επιδιωκόμενου γενικού σκοπού. Πράγματι, η συγκεκριμένη υποχρέωση έχει ως σκοπό, όπως συνάγεται από την αιτιολογική σκέψη 17 του κανονισμού αυτού, να παρέχονται στους καταναλωτές και στους χρήστες αντικειμενικές και ακριβείς πληροφορίες ως προς τον κατά το μάλλον ή ήττον ρυπογόνο χαρακτήρα των οχημάτων κατά τον χρόνο που αυτοί λαμβάνουν απόφαση περί αγοράς.

73 Τούτου λεχθέντος, προκειμένου να δοθεί απάντηση στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα, ο κανονισμός 715/2007 πρέπει να εξετασθεί και εντός του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται. Συναφώς, το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού πρέπει να εξετασθεί όχι μόνον υπό το πρίσμα των διαφόρων διατάξεών του, αλλά και του κανονιστικού πλαισίου εγκρίσεως των μηχανοκίνητων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στο οποίο εντάσσεται ο ίδιος κανονισμός [πρβλ. απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες), C-693/18, EU:C:2020:1040, σκέψη 75].

74 Το άρθρο 3, σημείο 5, της οδηγίας-πλαισίου όριζε την «έγκριση ΕΚ τύπου» οχήματος με κινητήρα, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, ως τη «διαδικασία με την οποία κράτος μέλος πιστοποιεί ότι τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις της [εν λόγω οδηγίας-πλαισίου] και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ή XI» της εν λόγω οδηγίας-πλαισίου. Το συγκεκριμένο παράρτημα IV, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαιτήσεις για τον σκοπό της έγκρισης ΕΚ τύπου οχημάτων», μνημονεύει στο μέρος του Ι, που φέρει τον τίτλο «Κανονιστικές πράξεις που ορίζουν τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ΕΚ οχημάτων που παράγονται σε απεριόριστες σειρές», τον κανονισμό 715/2007 όσον αφορά τις «[ε]κπομπές (Euro 5 και 6) από ελαφρά εμπορικά οχήματα/πρόσβαση σε πληροφορίες».

75 Υπενθυμίζεται επίσης ότι το άρθρο 4, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας-πλαισίου ορίζει ότι τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας ή επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία μόνον των οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας-πλαισίου.

76 Τέλος, το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007 προβλέπει ότι οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Ένωση έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον συγκεκριμένο κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

77 Από τις διατάξεις που μνημονεύθηκαν στις σκέψεις 74 έως 76 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει, αφενός, ότι τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας-πλαισίου πρέπει να έχουν λάβει έγκριση τύπου και, αφετέρου, ότι η έγκριση αυτή μπορεί να χορηγηθεί μόνον εάν ο συγκεκριμένος τύπος οχήματος ανταποκρίνεται στις διατάξεις του κανονισμού 715/2007, ιδίως δε σε εκείνες που αφορούν τις εκπομπές, στις οποίες περιλαμβάνεται το άρθρο 5 του κανονισμού (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Porsche Inter Auto και Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, σκέψη 52).

78 Πέραν των ως άνω απαιτήσεων σχετικά με την έγκριση ΕΚ τύπου που βαρύνουν τους κατασκευαστές, αυτοί υποχρεούνται επίσης να χορηγούν στον μεμονωμένο αγοραστή οχήματος πιστοποιητικό συμμορφώσεως. Πράγματι, το άρθρο 18, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαισίου όριζε ότι ο κατασκευαστής, ως κάτοχος της εγκρίσεως ΕΚ τύπου, παραδίδει πιστοποιητικό συμμορφώσεως μαζί με κάθε πλήρες, ημιτελές ή ολοκληρωμένο όχημα το οποίο κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος.

79 Σύμφωνα, όμως, με το άρθρο 26, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαισίου, το πιστοποιητικό αυτό είναι υποχρεωτικό για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας και για την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχήματος. Η υποχρέωση αυτή εξηγείται από το ότι, κατά τον ορισμό του άρθρου 3, σημείο 36, της οδηγίας-πλαισίου, πρόκειται για πιστοποιητικό το οποίο «εκδίδει ο κατασκευαστής και το οποίο πιστοποιεί ότι ένα όχημα το οποίο ανήκει στη σειρά του εγκεκριμένου, σύμφωνα με την [ίδια οδηγία-πλαίσιο], τύπου συμμορφώνεται προς όλες τις κανονιστικές πράξεις κατά τη στιγμή της παραγωγής του».

80 Εξάλλου, πέραν του σκοπού της εγκαθιδρύσεως και της λειτουργίας εσωτερικής αγοράς με θεμιτό ανταγωνισμό των κατασκευαστών, τον οποίο επιδιώκει το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου, οι κυρώσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο άρθρο πρέπει επίσης να εξασφαλίζουν ότι ο αγοραστής του οχήματος διαθέτει πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο καθιστά δυνατή, σύμφωνα με το παράρτημα IX της οδηγίας-πλαισίου, τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, χωρίς την υποχρέωση παροχής πρόσθετης τεχνικής τεκμηρίωσης (απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2018, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-668/16, EU:C:2018:802, σκέψη 87).

81 Σε περίπτωση που αγοράζει όχημα το οποίο ανήκει στη σειρά εγκεκριμένου τύπου οχήματος και, ως εκ τούτου, συνοδεύεται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης, ο μεμονωμένος αγοραστής μπορεί ευλόγως να αναμένει ότι τηρείται ο κανονισμός 715/2007, και ιδίως το άρθρο του 5 (πρβλ. απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Porsche Inter Auto και Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, σκέψη 54).

82 Κατά συνέπεια, από τις διατάξεις της οδηγίας-πλαισίου που μνημονεύονται στις σκέψεις 78 έως 80 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι αυτή εγκαθιδρύει άμεση σχέση μεταξύ του κατασκευαστή αυτοκινήτων και του μεμονωμένου αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος με σκοπό να διασφαλισθεί υπέρ του δευτέρου ότι το συγκεκριμένο όχημα είναι σύμφωνο με την ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης. Ειδικότερα, καθόσον ο κατασκευαστής οχήματος οφείλει να τηρεί τις απαιτήσεις εκ του άρθρου 5 του κανονισμού 715/2007 κατά την παράδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης στον μεμονωμένο αγοραστή με σκοπό την ταξινόμηση και την πώληση ή τη θέση

σε κυκλοφορία του οχήματος, το συγκεκριμένο πιστοποιητικό παρέχει τη δυνατότητα προστασίας του εν λόγω αγοραστή από τη μη τήρηση, εκ μέρους του κατασκευαστή, της υποχρεώσεώς του να διαθέτει στην αγορά οχήματα που είναι σύμφωνα με τη διάταξη αυτή.

83 Δεν αποκλείεται όμως ένας τύπος οχήματος, ο οποίος καλύπτεται από έγκριση ΕΚ τύπου και ο οποίος επιτρέπει τη χρήση του οχήματος στο οδικό δίκτυο, να μπορεί να εγκριθεί αρχικώς από την εγκριτική αρχή χωρίς να έχει διαπιστώσει η δεύτερη την ύπαρξη του λογισμικού που μνημονεύεται στη σκέψη 24 της παρούσας αποφάσεως. Συναφώς, η οδηγία-πλαίσιο αφορά την περίπτωση κατά την οποία ο παράνομος χαρακτήρας ενός στοιχείου σχεδιασμού του οχήματος, για παράδειγμα υπό το πρίσμα των απαιτήσεων του άρθρου 5 του κανονισμού 715/2007, δεν διαπιστώνεται παρά μόνο μετά την έγκριση αυτή. Επομένως, το άρθρο 8, παράγραφος 6, της εν λόγω οδηγίας-πλαισίου προβλέπει ότι η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή μπορεί να ανακαλέσει την έγκριση οχήματος. Επιπλέον, από το άρθρο 13, παράγραφος 1, πρώτη και τρίτη περίοδος, της οδηγίας-πλαισίου προκύπτει ότι, όταν ο κατασκευαστής ενημερώνει το κράτος μέλος το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση ΕΚ τύπου σχετικά με τροποποίηση των στοιχείων που καταγράφονται στο πακέτο πληροφοριών, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί, εάν απαιτείται, να αποφασίσει, σε συμφωνία με τον κατασκευαστή, ότι πρέπει να χορηγηθεί νέα έγκριση ΕΚ τύπου (πρβλ. απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Porsche Inter Auto και Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, σκέψη 56). Τέλος, το άρθρο 30, παράγραφος 1, της ίδιας οδηγίας-πλαισίου προέβλεπε ότι, εάν κράτος μέλος το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου διαπίστωνε έλλειψη συμμόρφωσης προς τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος, ελάμβανε τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτούνταν, της ανάκλησης της έγκρισης τύπου, ώστε να διασφαλίσει ότι τα κατασκευαζόμενα οχήματα συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο.

84 Κατά συνέπεια, ο παράνομος χαρακτήρας συστήματος αναστολής με το οποίο είναι εξοπλισμένο μηχανοκίνητο όχημα, ο οποίος διαπιστώνεται μετά την έγκριση ΕΚ τύπου για το όχημα αυτό, μπορεί να θέσει εν αμφιβόλω το κύρος της συγκεκριμένης εγκρίσεως και, κατ' επέκταση, το κύρος του πιστοποιητικού συμμόρφωσης το οποίο θεωρείται ότι πιστοποιεί ότι το εν λόγω όχημα, που ανήκε στη σειρά του εγκεκριμένου τύπου, πληρούσε τις απαιτήσεις όλων των κανονιστικών πράξεων που ίσχυαν κατά τον χρόνο κατασκευής του. Λαμβανομένου υπόψη του κανόνα του άρθρου 26, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαισίου, ο συγκεκριμένος παράνομος χαρακτήρας μπορεί, μεταξύ άλλων, να προκαλέσει αβεβαιότητα ως προς τη δυνατότητα ταξινομήσεως και χορηγήσεως αδείας κυκλοφορίας, πωλήσεως ή θέσεως σε κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος και, μακροπρόθεσμα, να ζημιώσει τον αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής.

85 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, έχουν την έννοια ότι προστατεύουν, πέραν των γενικών συμφερόντων, τα ιδιαίτερα συμφέροντα του μεμονωμένου αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος έναντι του κατασκευαστή σε περίπτωση κατά την οποία το όχημα είναι εξοπλισμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια της τελευταίας από τις μνημονευόμενες διατάξεις.

Επί του τρίτου και του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος

86 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο τρίτο και στο τέταρτο ερώτημα.

Επί του πέμπτου και του έκτου προδικαστικού ερωτήματος

87 Με το πέμπτο και το έκτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το δίκαιο της Ένωσης έχει την έννοια ότι, στο πλαίσιο της αποκαταστάσεως της ζημίας που υπέστη ο αγοραστής οχήματος εξοπλισμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, αντιτίθεται στον συνυπολογισμό του οφέλους από την πραγματική χρήση του συγκεκριμένου οχήματος κατά την επιστροφή του τιμήματος αγοράς του οχήματος και, σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, αν αντιτίθεται στον υπολογισμό του οφέλους αυτού βάσει του συνολικού τιμήματος αγοράς του ιδίου οχήματος.

88 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι, όπως προκύπτει από την απάντηση στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα, το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, προστατεύουν τα ιδιαίτερα συμφέροντα του μεμονωμένου αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος έναντι του κατασκευαστή του οχήματος σε περίπτωση κατά την οποία το όχημα είναι εξοπλισμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια της τελευταίας από τις μνημονευόμενες διατάξεις.

89 Επομένως, από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι ο μεμονωμένος αγοραστής μηχανοκίνητου οχήματος έχει αξίωση, έναντι του κατασκευαστή του οχήματος, να μην είναι εξοπλισμένο το όχημα με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού.

90 Επιπλέον, όπως επισημάνθηκε, κατ' ουσίαν, στη σκέψη 80 της παρούσας αποφάσεως, απόκειται στα κράτη μέλη, δυνάμει του άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου, να καθορίζουν τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση μη τηρήσεως των διατάξεων της οδηγίας-πλαισίου. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικού χαρακτήρα και αποτρεπτικές. Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007, τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού αυτού. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικού χαρακτήρα και αποτρεπτικές.

91 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι από το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, προκύπτει ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να προβλέπουν ότι ο αγοραστής μηχανοκίνητου οχήματος εξοπλισμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού, έχει αξίωση αποζημιώσεως έναντι του κατασκευαστή του οχήματος σε περίπτωση που το σύστημα αναστολής προκάλεσε ζημία στον αγοραστή.

92 Ελλείψει διατάξεων του δικαίου της Ένωσης που να ρυθμίζουν τους λεπτομερείς όρους της χορηγήσεως αποζημιώσεως στους αγοραστές τέτοιου οχήματος, απόκειται σε κάθε κράτος μέλος να καθορίσει τους εν λόγω λεπτομερείς όρους.

93 Τούτου δοθέντος, δεν θα ήταν σύμφωνη με την αρχή της αποτελεσματικότητας εθνική νομοθεσία η οποία καθιστά, στην πράξη, αδύνατη ή υπέρμετρα δυσχερή την προσήκουσα αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη ο αγοραστής μηχανοκίνητου οχήματος λόγω της εκ μέρους του κατασκευαστή παραβάσεως της απαγορεύσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.

94 Υπό την επιφύλαξη αυτή, είναι σκόπιμο να υπομνησθεί ότι τα εθνικά δικαστήρια μπορούν νομίμως να μεριμνούν ώστε η προστασία των δικαιωμάτων τα οποία εγγυάται η έννομη τάξη της Ένωσης να μη συνεπάγεται αδικαιολόγητο πλουτισμό των δικαιούχων (απόφαση της 25ης Μαρτίου 2021, Balgarska Narodna Banka, C-501/18, EU:C:2021:249, σκέψη 125).

95 Εν προκειμένω, απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να διακριβώσει αν ο συνυπολογισμός του οφέλους από την πραγματική χρήση του οικείου οχήματος διασφαλίζει προσήκουσα αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη ο αγοραστής, εφόσον αποδεικνύεται ότι αυτός υπέστη ζημία συνδεόμενη με την εγκατάσταση στο εν λόγω όχημα απαγορευμένου συστήματος αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.

96 Κατά συνέπεια, στο πέμπτο και στο έκτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το δίκαιο της Ένωσης έχει την έννοια ότι, ελλείψει σχετικών διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, απόκειται στο δίκαιο του οικείου κράτος μέλος να καθορίσει τους κανόνες που αφορούν την αποκατάσταση της ζημίας που πράγματι υπέστη ο αγοραστής οχήματος εξοπλισμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, εφόσον η αποκατάσταση αυτή είναι η προσήκουσα ως προς την προκληθείσα ζημία.

Επί των δικαστικών εξόδων

97 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σε αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 385/2009 της Επιτροπής, της 7 Μαΐου 2009, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με το άρθρο 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,**

έχουν την έννοια ότι:

προστατεύουν, πέραν των γενικών συμφερόντων, τα ιδιαίτερα συμφέροντα του μεμονωμένου αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος έναντι του κατασκευαστή σε περίπτωση κατά την οποία το όχημα είναι εξοπλισμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια της τελευταίας από τις μνημονευόμενες διατάξεις.

2) Το δίκαιο της Ένωσης έχει την έννοια ότι, ελλείψει σχετικών διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, απόκειται στο δίκαιο του οικείου κράτος μέλος να καθορίσει τους κανόνες που αφορούν την αποκατάσταση της ζημίας που πράγματι υπέστη ο αγοραστής οχήματος εξοπλισμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, εφόσον η αποκατάσταση αυτή είναι η προσήκουσα ως προς την προκληθείσα ζημία.

(υπογραφές)