Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΡΑΝΤΟΥ
της 2ας Ιουνίου 2022[1]

Υπόθεση C-100/21

QB
κατά
Mercedes-Benz Group AG, πρώην Daimler AG

[αίτηση του Landgericht Ravensburg (πρωτοδικείου Ravensburg, Γερμανία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Προσέγγιση των νομοθεσιών – Οδηγία 2007/46/ΕΚ – Έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων – Άρθρο 18, παράγραφος 1, άρθρο 26, παράγραφος 1, και άρθρο 46 – Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 – Άρθρο 5, παράγραφος 2 – Πετρελαιοκινητήρας – Εκπομπές ρύπων – Περιορισμένη μείωση των εκπομπών οξειδίου του αζώτου λόγω "θερμοκρασιακού παραθύρου" – Σύστημα αναστολής – Προστασία των συμφερόντων μεμονωμένου αγοραστή οχήματος στο οποίο έχει τοποθετηθεί παράνομο σύστημα αναστολής – Αξίωση αποζημιώσεως λόγω αδικοπρακτικής ευθύνης του κατασκευαστή αυτοκινήτων – Τρόπος υπολογισμού της αποζημιώσεως – Αρχή της αποτελεσματικότητας – Άρθρο 267 ΣΛΕΕ – Ευχέρεια μονομελούς δικαστικού σχηματισμού να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο»

I. Εισαγωγή

1. Η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως εντάσσεται στο πλαίσιο των υποθέσεων που έχουν υποβληθεί στην κρίση του Δικαστηρίου και αφορούν τη μη τήρηση των διατάξεων του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων, ιδίως οξειδίου του αζώτου (NOx), από πετρελαιοκίνητα οχήματα. Μεταξύ άλλων, επί του ζητήματος αυτού, το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί με την απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρες) (C-693/18, στο εξής: απόφαση CLCV, EU:C:2020:1040), σχετικά με τον ορισμό του «συστήματος αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007[2], και σχετικά με τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται η χρήση τέτοιου συστήματος, υπό το πρίσμα του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του ίδιου κανονισμού. Εξάλλου, οι υποθέσεις C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, καθώς και C-145/20, Porsche Inter Auto και Volkswagen, επί των οποίων ανέπτυξα κοινές προτάσεις

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

[2] Κανονισμός 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), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008 (ΕΕ 2008, L 199, σ. 1, στο εξής: κανονισμός 715/2007).

στις 23 Σεπτεμβρίου 2021[3], αφορούν τη συμβατότητα προς το δίκαιο της Ένωσης «θερμοκρασιακού παραθύρου» που καθορίζεται από λογισμικό ενσωματωμένο στη μονάδα ελέγχου των οικείων οχημάτων.

2. Στην υπό κρίση υπόθεση, το Landgericht Ravensburg (πρωτοδικείο Ravensburg, Γερμανία) ερωτά το Δικαστήριο αν η οδηγία 2007/46/ΕΚ[4], σε συνδυασμό με τον κανονισμό 715/2007, παρέχει σε μεμονωμένο αγοραστή οχήματος το οποίο δεν πληροί τις προϋποθέσεις για τα όρια εκπομπών NOx που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός αξίωση αποζημιώσεως λόγω αδικοπρακτικής ευθύνης του κατασκευαστή αυτοκινήτων και, σε καταφατική περίπτωση, ποιος είναι ο τρόπος υπολογισμού της αποζημιώσεως τον οποίο οφείλουν να προβλέπουν τα κράτη μέλη προκειμένου να συμμορφωθούν προς το δίκαιο της Ένωσης.

3. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί επίσης να διευκρινιστεί αν το άρθρο 267 ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση κατά την οποία ο αρμόδιος για την εκδίκαση της διαφοράς μονομελής δικαστικός σχηματισμός μπορεί να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο μόνον εφόσον έχει προηγουμένως παραπέμψει τη διαφορά σε πολιτικό τμήμα, το οποίο αποφάσισε να μην επιληφθεί αυτής.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

1. Ο κανονισμός 715/2007

4. Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1, 5 και 6 του κανονισμού 715/2007:

«(1) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. […] Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές θα πρέπει, συνεπώς, 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 από το πετρέλαιο κίνησης για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση. […]»

[3] Προτάσεις επί των υποθέσεων GSMB Invest, Volkswagen και Porsche Inter Auto και Volkswagen (C-128/20, C-134/20 και C-145/20, EU:C:2021:758). Κατά τον χρόνο συντάξεως των παρουσών προτάσεων, το Δικαστήριο δεν έχει ακόμη εκδώσει απόφαση επί των υποθέσεων αυτών.

[4] Οδηγία 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 (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017 (ΕΕ 2017, L 175, σ. 1, στο εξής: οδηγία 2007/46).

5. Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αντικείμενο», ορίζει στην παράγραφο 1 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.»

6. Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:

«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·

[…]».

7. Το άρθρο 5 του ίδιου κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Απαιτήσεις και δοκιμές», ορίζει στις παραγράφους 1 και 2 τα εξής:

«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·

[…]».

2. Η οδηγία 2007/46

8. Το άρθρο 1 της οδηγίας 2007/46[5], το οποίο φέρει τον τίτλο «Αντικείμενο», ορίζει 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 [Ένωσης].

[…]

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.»

9. Το άρθρο 18 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Πιστοποιητικό συμμόρφωσης», προβλέπει στην παράγραφο 1 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.

[…]»

10. Το άρθρο 26 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Έκδοση άδειας κυκλοφορίας, πώληση και θέση σε κυκλοφορία», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«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.

[…]»

11. Το άρθρο 46 της ίδιας οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Κυρώσεις», έχει ως εξής:

«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.»

[5] Η οδηγία 2007/46 καταργήθηκε από 1ης Σεπτεμβρίου 2020, βάσει του άρθρου 88 του κανονισμού (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). Εντούτοις, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου των επίμαχων πραγματικών περιστατικών, εφαρμογή στη διαφορά της κύριας δίκης έχει η οδηγία 2007/46.

Β. Το γερμανικό δίκαιο

12. Το άρθρο 823 του Bürgerliches Gesetzbuch (γερμανικού αστικού κώδικα, στο εξής: BGB), το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρέωση αποζημιώσεως», ορίζει 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.»

13. Το άρθρο 826 του BGB, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ζημία εκ προθέσεως αντίθετη προς τα χρηστά ήθη», προβλέπει τα εξής:

«Όποιος εκ προθέσεως ζημίωσε άλλον κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει.»

14. Το άρθρο 6 της Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [κανονιστικής πράξεως για την έγκριση ΕΚ των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (κανονιστική πράξη για την έγκριση ΕΚ των μηχανοκίνητων οχημάτων)][6], της 3ης Φεβρουαρίου 2011, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πιστοποιητικό συμμόρφωσης και σήμανση», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Για κάθε όχημα που είναι σύμφωνο με τον εγκεκριμένο τύπο, ο κάτοχος της εγκρίσεως ΕΚ τύπου οχήματος παραδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης κατά το άρθρο 18 της οδηγίας [2007/46], σε συνδυασμό με το παράρτημα IX αυτής. Σύμφωνα με το άρθρο 18, παράγραφος 3, της οδηγίας [2007/46], το πιστοποιητικό συμμόρφωσης σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε να αποκλείεται οποιαδήποτε παραποίηση.»

15. Το άρθρο 27 της εν λόγω κανονιστικής πράξεως, το οποίο φέρει τον τίτλο «Έκδοση άδειας κυκλοφορίας και πώληση», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Τα νέα οχήματα, οι χωριστές τεχνικές μονάδες ή τα κατασκευαστικά στοιχεία για τα οποία απαιτείται πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με το παράρτημα IX της οδηγίας [2007/46], το παράρτημα IV της οδηγίας 2002/24/ΕΚ[7] ή το παράρτημα III της οδηγίας 2003/37/ΕΚ[8], επιτρέπεται να διατίθενται προς πώληση, να πωλούνται ή να διατίθενται στην αγορά της Γερμανίας για οδική κυκλοφορία μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Αυτό δεν ισχύει για τα οχήματα του άρθρου 8 της οδηγίας [2003/37].»

[6] BGBl. 2011 I, σ. 126.

[7] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2002, L 124, σ. 1).

[8] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκουμένων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων των οχημάτων αυτών και για την κατάργηση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ (ΕΕ 2003, L 171, σ. 1).

16. Το άρθρο 348 του Zivilprozessordnung (γερμανικού κώδικα πολιτικής δικονομίας, στο εξής: ZPO), με τίτλο «Αρχικώς επιλαμβανόμενος μονομελής δικαστικός σχηματισμός», έχει ως εξής:

«(1) Το πολιτικό τμήμα αποφαίνεται μέσω ενός εκ των μελών του, το οποίο δικάζει σε μονομελή σχηματισμό. Αυτό δεν ισχύει όταν:

[…]

(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.

[…]»

III. Η διαφορά της κύριας δίκης, τα προδικαστικά ερωτήματα και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

17. Στις 20 Μαρτίου 2014 ο QB αγόρασε από την Auto Υ GmbH ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο μάρκας Mercedes-Benz, μοντέλο C 220 CDI, το οποίο είχε διανύσει 28 591 χιλιόμετρα, έναντι τιμήματος 29 999 ευρώ (στο εξής: επίμαχο όχημα). Το επίμαχο όχημα, το οποίο διέθετε στην αγορά η κατασκευάστρια αυτοκινήτων Daimler AG και έλαβε άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά στις 15 Μαρτίου 2013, είναι εξοπλισμένο με πετρελαιοκινητήρα τύπου OM 651, γενιάς Euro 5.

18. Το επίμαχο όχημα διαθέτει λογισμικό ελέγχου του κινητήρα το οποίο περιλαμβάνει θερμοκρασιακό παράθυρο (στο εξής: επίμαχο λογισμικό), βάσει του οποίου ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων μειώνεται όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες είναι πιο ψυχρές (στο εξής: επίμαχο θερμοκρασιακό παράθυρο), με αποτέλεσμα την αύξηση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx). Η ακριβής εξωτερική θερμοκρασία από την οποία επέρχεται η μείωση του συντελεστή ανακυκλοφορίας των καυσαερίων και το εύρος της μειώσεως αυτής αποτελούν αντικείμενο διαφωνίας μεταξύ των διαδίκων της κύριας δίκης.

19. Ο QB άσκησε αγωγή κατά της Mercedes-Benz Group AG ενώπιον του Landgericht Ravensburg (πρωτοδικείου Ravensburg), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου, υποστηρίζοντας ότι το επίμαχο λογισμικό περιλαμβάνει, πέραν του επίμαχου θερμοκρασιακού παραθύρου, και άλλα απαγορευμένα, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, συστήματα αναστολής τα οποία μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών ρύπων υπό πραγματικές συνθήκες οδηγήσεως στον δρόμο. Ισχυρίστηκε ότι η Mercedes-Benz Group τον παραπλάνησε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη και ότι υποχρεούται να αποκαταστήσει την προκληθείσα ζημία. Ο QB προσέθεσε

ότι, λαμβανομένης υπόψη της εκ προθέσεως συμπεριφοράς της Mercedes-Benz Group, ο ίδιος δεν οφείλει καμία αποζημίωση για τη χρήση του επίμαχου οχήματος. Εν πάση περιπτώσει, αν ήθελε κριθεί ότι οφείλεται, δηλώνει ότι είναι διατεθειμένος να καταβάλει αποζημίωση για τη χρήση ως προς τα διανυθέντα χιλιόμετρα, ο προσδιορισμός της οποίας εναπόκειται στην κρίση του αιτούντος δικαστηρίου. Ο QB θεωρεί ότι η αποζημίωση αυτή πρέπει να υπολογιστεί με βάση το 75 %, κατ' ανώτατο όριο, του τιμήματος, λόγω της υπάρξεως του ελαττωματικού συστήματος ελέγχου των εκπομπών ρύπων.

20. Κατά τη Mercedes-Benz Group, από την απόφαση CLCV προκύπτει ότι σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, είναι αποκλειστικώς και μόνον ένα σύστημα το οποίο καθιστά δυνατή την ανίχνευση των ιδιαίτερων συνθηκών της δοκιμής εγκρίσεως τύπου όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, η οποία διεξάγεται σε εργαστήριο, και τη μέσω χειραγωγήσεως μείωση των εκπομπών NOx αποκλειστικώς και μόνον για τους σκοπούς της διαδικασίας εγκρίσεως ΕΚ τύπου. Όμως, τέτοιο σύστημα δεν υπάρχει στο επίμαχο όχημα.

21. Η Mercedes-Benz Group δεν αμφισβήτησε ότι ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων αρχίζει να μειώνεται από μια εξωτερική θερμοκρασία μεγαλύτερη από μηδέν βαθμούς Κελσίου. Συγκεκριμένα, εάν η ολική ανακυκλοφορία ελάμβανε χώρα σε πολύ χαμηλές εξωτερικές θερμοκρασίες, θα προκαλούνταν συμπύκνωση των συστατικών των καυσαερίων, η οποία θα οδηγούσε σε διάφορες ανεπιθύμητες εναποθέσεις στον κινητήρα, η δε επαναλαμβανόμενη λειτουργία του κινητήρα υπό τις συνθήκες αυτές θα μπορούσε να προκαλέσει μόνιμες βλάβες. Ως εκ τούτου, για την προστασία του κινητήρα, είναι αναγκαίο να μειώνεται η ανακυκλοφορία καυσαερίων αναλόγως της εξωτερικής θερμοκρασίας. Πρόκειται για βιομηχανική διαδικασία η οποία χρησιμοποιείται ανέκαθεν από το σύνολο των κατασκευαστών αυτοκινήτων και η οποία λαμβάνει υπόψη τα φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των κινητήρων εσωτερικής καύσεως. Η Mercedes-Benz Group προσέθεσε ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η διαδικασία αυτή συνιστά σύστημα αναστολής κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007, η συμπεριφορά της δεν είναι αντίθετη προς τα χρηστά ήθη, και υποστηρίζει ότι βασίστηκε σε ορθή, ή τουλάχιστον δικαιολογημένη, ερμηνεία των κανόνων που προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης σχετικά με τις εκπομπές ρύπων.

22. Επικουρικώς, η Mercedes-Benz Group υποστήριξε ότι ο QB δεν υπέστη ζημία, δεδομένου ότι το επίμαχο όχημα διέθετε έγκυρη έγκριση ΕΚ τύπου, μπορούσε να χρησιμοποιηθεί χωρίς περιορισμό και δεν υπήρξε απομείωση αξίας. Επιπλέον, ανέπτυξε και διέθεσε στον QB, ως δωρεάν υπηρεσία, ενημέρωση του επίμαχου λογισμικού για το επίμαχο όχημα.

23. Το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει ότι, κατά την προκαταρκτική εκτίμησή του, το επίμαχο θερμοκρασιακό παράθυρο συνιστά παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, υπό το πρίσμα της αποφάσεως CLCV. Εντούτοις, η Mercedes-Benz Group δεν ενήργησε κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη, δεδομένου ότι η αντίθεση στα χρηστά ήθη προϋποθέτει μια ιδιαιτέρως επιλήψιμη συμπεριφορά για την οποία απαιτείται συνολική εκτίμηση της πρόθεσης, του σκοπού, των μέσων και των συνεπειών. Ως προς το ζήτημα αυτό, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο, κατά τον χρόνο διάθεσης του επίμαχου οχήματος στην αγορά, η Mercedes-Benz Group να μην είχε την πρόθεση να βλάψει τους δυνητικούς αγοραστές με την εκ μέρους της ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Κατά συνέπεια, ο QB δεν έχει αξίωση αποζημιώσεως λόγω αδικοπραξίας βάσει του άρθρου 826 του BGB.

24. Αντιθέτως, θα μπορούσε να αναγνωριστεί στον QB τέτοια αξίωση αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, για την οποία αρκεί να συντρέχει αμέλεια. Ωστόσο, η διάταξη αυτή προϋποθέτει παράβαση νόμου που αποβλέπει στην προστασία τρίτου, όπερ, κατά τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία), σημαίνει ότι ο συγκεκριμένος νόμος πρέπει να έχει ως σκοπό τουλάχιστον να προστατεύσει τον ιδιώτη ή μια ομάδα προσώπων έναντι της προσβολής συγκεκριμένου εννόμου συμφέροντος. Αρκεί δε η προστασία του συμφέροντος του ιδιώτη να περιλαμβάνεται μεταξύ των σκοπών του νόμου, ακόμη και αν αυτός αφορά προεχόντως το γενικό συμφέρον. Επιπλέον, από την εν λόγω διάταξη συνάγεται ότι ο κίνδυνος από τον οποίο θεωρείται ότι ο νόμος προστατεύει τον τρίτο πρέπει να αντιστοιχεί σε συγκεκριμένη ζημία και ότι ο ζημιωθείς πρέπει να εμπίπτει στο προσωπικό πεδίο εφαρμογής του παραβιασθέντος νόμου. Κατά συνέπεια, τίθεται το ζήτημα κατά πόσον το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, αφορούν, πέραν της προστασίας γενικών συμφερόντων, και τα συμφέροντα μεμονωμένου αγοραστή οχήματος το οποίο δεν πληροί τις προϋποθέσεις του δικαίου της Ένωσης, ειδικότερα στην περίπτωση που το όχημα είναι εξοπλισμένο με παράνομο βάσει του κανονισμού αυτού σύστημα αναστολής.

25. Στη γερμανική νομολογία και θεωρία υφίστανται διαφορετικές εκτιμήσεις ως προς τα ζητήματα αυτά. Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) κρίνει ότι, μολονότι οι πληροφορίες που αναγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, κατά τα προβλεπόμενα στην οδηγία 2007/46, αφορούν, σε προσωπικό επίπεδο, και τον μεμονωμένο αγοραστή οχήματος, εντούτοις δεν προστατεύουν το δικαίωμά του στην οικονομική αυτοδιάθεση. Κατά την κρίση άλλων εθνικών δικαστηρίων, το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46, καθώς και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, αποσκοπούν στην προστασία των ιδιωτών.

26. Κατά το αιτούν δικαστήριο, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι οι εν λόγω διατάξεις προστατεύουν μόνον γενικά έννομα συμφέροντα και όχι τα συμφέροντα των μεμονωμένων αγοραστών, η αρχή της αποτελεσματικότητας ενδέχεται να επιτάσσει κάθε υπαίτια, εξ αμελείας ή εκ προθέσεως, ενέργεια κατασκευαστή αυτοκινήτων, κατά τη διάθεση στην αγορά οχημάτων εξοπλισμένων με παράνομο σύστημα αναστολής, να επισύρει ως κύρωση αξίωση του αγοραστή για αποζημίωση λόγω αδικοπραξίας του κατασκευαστή.

27. 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, να μη συνυπολογίζεται το όφελος από τη χρήση του επίμαχου οχήματος κατά τον υπολογισμό της αποζημιώσεως ή να συνυπολογίζεται σε περιορισμένο μόνον βαθμό. Και αυτό το ζήτημα έχει αποτελέσει αντικείμενο διαφορετικών ερμηνειών στην εθνική νομολογία και θεωρία. Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) κρίνει ότι, λαμβανομένης υπόψη της απαγορεύσεως του αδικαιολόγητου πλουτισμού που προβλέπεται στο εθνικό δίκαιο της αποζημίωσης, ο ζημιωθείς δεν μπορεί να περιέλθει σε ευνοϊκότερη θέση από εκείνη στην οποία θα βρισκόταν χωρίς το ζημιογόνο γεγονός και ότι από την αξίωση αποζημιώσεως πρέπει να αποκλείονται αποκλειστικώς και μόνον τα οφέλη που συνδέονται με το ζημιογόνο γεγονός, χωρίς δυσανάλογη ελάφρυνση της ευθύνης του ζημιώσαντος.

28. Τέλος, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά το άρθρο 348, παράγραφος 3, σημεία 1 και 2, του ZPO, ο αρμόδιος μονομελής δικαστικός σχηματισμός υποχρεούται να παραπέμψει την υπόθεση σε πολιτικό τμήμα, προκειμένου αυτό να επιληφθεί της υποθέσεως, εάν υπάρχουν

ιδιαίτερες πραγματικές ή νομικές δυσχέρειες ή εάν η υπόθεση έχει εξαιρετική σημασία [9]. Ο μονομελής δικαστικός σχηματισμός δεν διαθέτει καμία εξουσία εκτιμήσεως επ' αυτού. Από τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) προκύπτει ότι μόνον εφόσον το τμήμα αρνηθεί να επιληφθεί της υποθέσεως μπορεί ο μονομελής δικαστικός σχηματισμός να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, κατ' εφαρμογήν της συνταγματικής αρχής του νόμιμου δικαστή που προβλέπεται στο άρθρο 101, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Θεμελιώδους Νόμου της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας), της 23ης Μαΐου 1949 [10].

29. Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι, κατά τη θεωρία, το εθνικό δικονομικό δίκαιο δεν πρέπει να θίγει τη δυνατότητα υποβολής αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, ιδίως όταν το οικείο δικαστήριο εκτιμά ότι η νομική εκτίμηση του ανώτερου δικαστηρίου θα μπορούσε να οδηγήσει σε απόφαση αντίθετη προς το δίκαιο της Ένωσης. Επομένως, από το άρθρο 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ προκύπτει ότι το άρθρο 348, παράγραφος 3, σημεία 1 και 2, του ZPO δεν έχει εφαρμογή στις αποφάσεις περί παραπομπής που εκδίδει ο αρχικώς επιληφθείς μονομελής δικαστικός σχηματισμός. Στην προκειμένη περίπτωση, αν η υπεροχή του δικαίου της Ένωσης έναντι του εθνικού δικονομικού δικαίου δεν διαπιστωθεί ρητώς, η αρμοδιότητα του μονομελούς δικαστικού σχηματισμού μπορεί να αμφισβητηθεί στο πλαίσιο ασκήσεως ενδίκων μέσων.

30. 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 2007/46], σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του [κανονισμού 715/2007], επίσης 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 κυριότητας 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:

[9] Στις γραπτές παρατηρήσεις του, ο QB υπογράμμισε ότι η εθνική νομολογία ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι ένα προδικαστικό ερώτημα που υποβάλλεται στο Δικαστήριο αφορά ζήτημα «εξαιρετικής σημασίας».

[10] BGBl. 1949, σ. 1.

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 εξουσία 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;»

31. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο QB, η Mercedes-Benz Group και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι εν λόγω διάδικοι και μετέχοντες στη διαδικασία, καθώς και η Γερμανική Κυβέρνηση, ανέπτυξαν επίσης προφορικώς τις παρατηρήσεις τους κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η οποία διεξήχθη στις 8 Μαρτίου 2022.

IV. Ανάλυση

A. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

32. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά την προκαταρκτική εκτίμησή του, το επίμαχο θερμοκρασιακό παράθυρο συνιστά παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007. Συγκεκριμένα, η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών ρύπων μειώνεται ήδη από μια εξωτερική θερμοκρασία μεγαλύτερη από μηδέν βαθμούς Κελσίου και η κατάσταση αυτή περιλαμβάνεται μεταξύ των συνθηκών που είναι ευλόγως αναμενόμενες κατά την κανονική λειτουργία και χρήση των οχημάτων, κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 3, σημείο 10. Το αιτούν δικαστήριο προσθέτει ότι μικρή σημασία έχει το γεγονός ότι το επίμαχο θερμοκρασιακό παράθυρο δεν καθιστά δυνατή την ανίχνευση των παραμέτρων της δοκιμής εγκρίσεως τύπου για την εξακρίβωση του επιπέδου των εκπομπών

ρύπων, δεδομένου ότι το στοιχείο αυτό δεν απαιτείται ούτε από το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 ούτε από την απόφαση CLCV. Επιπλέον, το επίμαχο παράθυρο δεν μπορεί να επιτραπεί κατ' εξαίρεση, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού, δεδομένου ότι με την ως άνω απόφαση κρίθηκε ότι μόνον οι άμεσοι κίνδυνοι ζημιών που προκαλούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος μπορούν να δικαιολογήσουν τη χρήση συστήματος αναστολής [11]. Στην προκειμένη περίπτωση, η Mercedes-Benz Group υποστηρίζει ότι το επίμαχο παράθυρο θερμοκρασίας έχει ως σκοπό να αποτρέψει τις ανεπιθύμητες εναποθέσεις στον κινητήρα, δηλαδή να τον προφυλάξει από τη φθορά, πράγμα που, κατά το αιτούν δικαστήριο, δεν φαίνεται να ανταποκρίνεται στις αυστηρές απαιτήσεις που θέτει το Δικαστήριο προκειμένου ένα σύστημα αναστολής να είναι νόμιμο.

33. Ως προς το ζήτημα αυτό, επισημαίνω ότι, με την απόφαση CLCV, το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 έχει την έννοια ότι συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά τη διάταξη αυτή, ένας μηχανισμός ο οποίος ανιχνεύει κάθε παράμετρο σχετική με τη διεξαγωγή των διαδικασιών έγκρισης τύπου που προβλέπονται από τον κανονισμό αυτόν, προκειμένου να βελτιωθεί η επίδοση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά τη διάρκεια των διαδικασιών αυτών και να χορηγηθεί, ως εκ τούτου, η έγκριση τύπου του οχήματος, ακόμη και αν η βελτίωση αυτή εμφανίζεται, σε ad hoc βάση, και κατά τη χρήση του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες [12]. Επιπλέον, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού έχει την έννοια ότι ένα σύστημα αναστολής το οποίο βελτιώνει συστηματικώς την επίδοση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών των οχημάτων κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου, με σκοπό τη συμμόρφωση προς τα όρια εκπομπών που θέτει ο ίδιος κανονισμός και τη συνακόλουθη εξασφάλιση της έγκρισης τύπου των οχημάτων αυτών, δεν μπορεί να εμπίπτει στην προβλεπόμενη από τη διάταξη αυτή εξαίρεση από την απαγόρευση τέτοιων συστημάτων, η οποία αφορά την προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, ακόμη και αν το σύστημα αυτό συμβάλλει στην πρόληψη της γήρανσης του κινητήρα ή της συσσώρευσης ρύπων σε αυτόν [13].

34. Η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση CLCV αφορούσε οχήματα εξοπλισμένα με λογισμικό το οποίο μπορούσε να τροποποιήσει το σύστημα ελέγχου των εκπομπών καυσαερίων αναλόγως των συνθηκών οδηγήσεως [14]. Συγκεκριμένα, το λογισμικό αυτό καθιστούσε δυνατή την ανίχνευση των παραμέτρων που αντιστοιχούν σε εκείνες της δοκιμής έγκρισης τύπου όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων, η οποία πραγματοποιείται σε εργαστήριο.

35. Σε αντίθεση με την υπόθεση εκείνη, η οποία αφορούσε ένα «σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας», οι υποθέσεις C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, και C-145/20, Porsche Inter Auto και Volkswagen, αφορούν θερμοκρασιακό παράθυρο, όπως και η υπόθεση της κύριας δίκης. Στις κοινές προτάσεις μου επί των τριών ως άνω υποθέσεων [15], πρότεινα στο Δικαστήριο να κρίνει ότι το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι συνιστά «σύστημα αναστολής» ένα σύστημα το οποίο, υπό πραγματικές συνθήκες οδηγήσεως μηχανοκίνητου οχήματος, εξασφαλίζει την πλήρη ανακυκλοφορία των καυσαερίων μόνον όταν η εξωτερική θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου και το υψόμετρο είναι χαμηλότερο από 1 000 μέτρα, ενώ εάν η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το εύρος θερμοκρασιών καθώς και εάν το υψόμετρο υπερβαίνει το όριο των 1 000 μέτρων έως και κατά 250

[11] Βλ. απόφαση CLCV (σκέψη 114).

[12] Βλ. απόφαση CLCV (σκέψη 102).

[13] Βλ. απόφαση CLCV (σκέψη 115).

[14] Βλ. απόφαση CLCV (σκέψη 2).

[15] Βλ. σημείο 1 των παρουσών προτάσεων.

μέτρα, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων μειώνεται γραμμικά στο μηδέν, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι εκπομπές NOx πέραν των οριακών τιμών που καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό [16].

36. Στην υπό κρίση υπόθεση, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι η συγκεκριμένη εξωτερική θερμοκρασία από την οποία επέρχεται η μείωση του συντελεστή ανακυκλοφορίας των καυσαερίων και το εύρος της μειώσεως αυτής αποτελούν αντικείμενο διαφωνίας μεταξύ των διαδίκων της κύριας δίκης. Στο αιτούν δικαστήριο, το οποίο είναι το μόνο αρμόδιο να διαπιστώσει και να εκτιμήσει τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης, εναπόκειται να εξετάσει τις συνθήκες υπό τις οποίες λειτουργεί το επίμαχο θερμοκρασιακό παράθυρο. Όπως επισήμανα στις προτάσεις μου [17], βάσει επισήμων στοιχείων, η μέση ετήσια θερμοκρασία στη Γερμανία ήταν 9,6 βαθμοί Κελσίου το 2017, 10,4 βαθμοί Κελσίου το 2018 και 10,2 βαθμοί Κελσίου το 2019. Λαμβανομένων υπόψη των δεδομένων αυτών καθώς και της μέσης ετήσιας θερμοκρασίας σε άλλα κράτη μέλη της Ένωσης [18], εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει εάν, όπως το ίδιο εκτιμά, το επίμαχο λογισμικό μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών ρύπων υπό «συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος». Σε καταφατική περίπτωση, το επίμαχο λογισμικό συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007.

37. Εφόσον τούτο συμβαίνει, συμμερίζομαι την εκτίμηση του αιτούντος δικαστηρίου ότι το σύστημα αυτό δεν μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2017, εφόσον μοναδικός σκοπός του είναι να συμβάλλει στην πρόληψη της γήρανσης του κινητήρα ή της συσσώρευσης ρύπων σε αυτόν [19]. Κατά τη γνώμη μου, μόνον στην περίπτωση κατά την οποία οι εναποθέσεις που σχηματίζονται κατά την ανακυκλοφορία των καυσαερίων προκαλούν δυσλειτουργία ικανή να δημιουργήσει αιφνίδιους και άμεσους κινδύνους ζημιών στον ίδιο τον κινητήρα, που συνεπάγονται συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος, ακόμη και σε περίπτωση τακτικής και κατάλληλης συντηρήσεώς του, θα μπορούσε ένα τέτοιο σύστημα αναστολής να εμπίπτει στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′ [20]. Εναπόκειται επίσης στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει κατά πόσον θα μπορούσε να προκληθεί τέτοια δυσλειτουργία.

38. Στην περίπτωση που το αιτούν δικαστήριο, κατόπιν των ελέγχων αυτών, επιβεβαιώσει την εκτίμησή του ότι το επίμαχο θερμοκρασιακό παράθυρο συνιστά παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 715/2007, εγείρεται το ζήτημα της αξιώσεως αποζημιώσεως που μπορεί να έχει ο αγοραστής οχήματος εξοπλισμένου με τέτοιο σύστημα, ζήτημα που αποτελεί το αντικείμενο των έξι πρώτων προδικαστικών ερωτημάτων.

16 Βλ. σημείο 104 των προτάσεων εκείνων.

17 Βλ. σημείο 100 των προτάσεων επί των υποθέσεων GSMB Invest, Volkswagen και Porsche Inter Auto και Volkswagen (C-128/20, C-134/20 και C-145/20, EU:C:2021:758).

18 Βλ. επίσης σημείο 100 των εν λόγω προτάσεων.

19 Πρβλ. απόφαση CLCV (σκέψη 115).

20 Πρβλ. σημεία 125 και 126 των προτάσεών μου επί των υποθέσεων GSMB Invest, Volkswagen και Porsche Inter Auto και Volkswagen (C-128/20, C-134/20 και C-145/20, EU:C:2021:758).

Β. Επί του πρώτου και του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

39. Με το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46 έχουν την έννοια ότι προστατεύουν τα συμφέροντα του μεμονωμένου αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος, ιδίως δε το συμφέρον του να μην αγοράσει όχημα εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.

40. Ως προς το ζήτημα αυτό, επισημαίνεται ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, από τις αιτιολογικές σκέψεις 1, 5 και 6 του κανονισμού 715/2007 προκύπτει ότι ο σκοπός που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας και στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα εντός της Ένωσης [21]. Ο εν λόγω κανονισμός μνημονεύει τους όρους «πελάτης» και «χρήστης» μία φορά, ήτοι στην αιτιολογική σκέψη 17, κατά την οποία «είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι στους *πελάτες και τους χρήστες* παρέχονται αντικειμενικές και ακριβείς πληροφορίες» [22] ως προς την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των οχημάτων. Επιπλέον, το άρθρο 4, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι «[ο]ι 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» [23]. Αυτή είναι και η μοναδική μνεία περί του «αγοραστή» στο σύνολο του εν λόγω κανονισμού. Κατά συνέπεια, ο κανονισμός 715/2007 προβλέπει συγκεκριμένες υποχρεώσεις ενημερώσεως του καταναλωτή και του αγοραστή σχετικά με την κατανάλωση του συγκεκριμένου οχήματος, προκειμένου να τους παρασχεθεί η δυνατότητα να αποφασίσουν, με πλήρη επίγνωση, αν θα το αγοράσουν. Ωστόσο, φαίνεται ότι αυτές οι απαιτήσεις ενημερώσεως εντάσσονται στο πλαίσιο του επιδιωκόμενου από τον εν λόγω κανονισμό σκοπού ενός υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας μέσω της μειώσεως των εκπομπών ρύπων. Πέραν των ως άνω υποχρεώσεων, ο κανονισμός δεν προβλέπει ρητή σχέση μεταξύ του κατασκευαστή αυτοκινήτων και του μεμονωμένου αγοραστή οχήματος με σκοπό την προστασία των συμφερόντων του τελευταίου.

41. Στο ίδιο πνεύμα, το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007 ορίζει ότι ο κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα κατά τρόπο ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται κατά τρόπο ώστε τα οχήματα αυτά, υπό κανονικές συνθήκες χρήσεως, να συμμορφώνονται με τον εν λόγω κανονισμό και με τα μέτρα εφαρμογής του, και ότι, πλην εξαιρέσεων, η χρήση συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών απαγορεύεται. Επομένως, οι διατάξεις αυτές αφορούν αποκλειστικώς και μόνον τους κατασκευαστές. Ως εκ τούτου, συμμερίζομαι την άποψη της Επιτροπής ότι ο κανονισμός, αυτός καθεαυτόν, και ειδικότερα το άρθρο του 5, παράγραφοι 1 και 2, δεν αποσκοπεί ευθέως στην προστασία των συμφερόντων ενός μεμονωμένου αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής.

42. Ωστόσο, προκειμένου να δοθεί απάντηση στα δύο πρώτα προδικαστικά ερωτήματα, ο κανονισμός 715/2007 πρέπει να ερμηνευθεί με βάση το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται. Συγκεκριμένα, η οδηγία 2007/46, η οποία θεσπίζει *πλαίσιο* για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, αποτελεί τη βασική πράξη σε σχέση με τον κανονισμό. Κατά την αιτιολογική σκέψη 3 της οδηγίας, οι κανονιστικές πράξεις που καθορίζουν τις ισχύουσες τεχνικές

[21] Βλ. απόφαση CLCV (σκέψεις 86, 87 και 113).

[22] Η υπογράμμιση δική μου.

[23] Η υπογράμμιση δική μου.

απαιτήσεις πρέπει να έχουν ως πρωταρχικό σκοπό την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, προστασίας της υγείας, περιβαλλοντικής προστασίας, ενεργειακής απόδοσης και προστασίας από παράνομη χρήση. Ωστόσο, φρονώ ότι, σε αντίθεση προς όσα υποστηρίζουν η Mercedes-Benz Group και η Γερμανική Κυβέρνηση, από τις διατάξεις της οδηγίας προκύπτει ότι αυτή αποσκοπεί και στην προστασία των συμφερόντων ενός μεμονωμένου αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής.

43. Συγκεκριμένα, το άρθρο 3, σημείο 5, της οδηγίας 2007/46 ορίζει την «έγκριση ΕΚ τύπου» 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 παρούσας οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ή XI» της οδηγίας αυτής. Το παράρτημα IV, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαιτήσεις για τον σκοπό της έγκρισης ΕΚ τύπου οχημάτων», μνημονεύει στο μέρος I, με 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».

44. Εξάλλου, όπως ορίζει το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46, ο «κατασκευαστής είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης και για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, είτε ο κατασκευαστής εμπλέκεται άμεσα σε όλα τα στάδια κατασκευής ενός οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας είτε όχι». Συνεπώς, ο κατασκευαστής, όταν ζητεί έγκριση ΕΚ τύπου οχημάτων, υποχρεούται να τηρεί το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.

45. Η τήρηση των ανωτέρω απαιτήσεων είναι αναγκαία για την έγκριση ΕΚ τύπου, αλλά πρέπει να υπογραμμιστεί ότι αφορά επίσης άμεσα και τον μεμονωμένο αγοραστή οχήματος, *μέσω του πιστοποιητικού συμμόρφωσης*. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ορίζεται στο άρθρο 3, σημείο 36, της οδηγίας 2007/46 ως «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». Το εν λόγω παράρτημα IX, το οποίο επιγράφεται «Πιστοποιητικό συμμόρφωσης ΕΚ», περιλαμβάνει το σημείο 0, με τίτλο «Στόχοι», κατά το οποίο 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[24]. Κατά συνέπεια, η οδηγία 2007/46, σε αντίθεση με τον κανονισμό 715/2007, προβλέπει *ρητή σχέση* μεταξύ του κατασκευαστή αυτοκινήτων και του μεμονωμένου αγοραστή οχήματος, προκειμένου να βεβαιώνεται ο αγοραστής ότι το αγορασθέν όχημα είναι σύμφωνο με την ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης.

46. Στο ως άνω πλαίσιο, το άρθρο 18, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46 ορίζει ότι ο κατασκευαστής, ως κάτοχος της έγκρισης ΕΚ τύπου οχήματος, παραδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο συνοδεύει κάθε πλήρες, ημιτελές ή ολοκληρωμένο όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος. Το έγγραφο αυτό είναι υποχρεωτικό για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας ή την πώληση, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 26, παράγραφος 1, της οδηγίας. Επιπλέον, το άρθρο 46 ορίζει ότι τα κράτη μέλη καθορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων της οδηγίας, και ιδίως των απαγορεύσεων που περιλαμβάνονται στο άρθρο 31 ή απορρέουν από το άρθρο αυτό, και

[24] Λαμβάνοντας υπόψη το γράμμα της διάταξης αυτής, δεν συμμερίζομαι την άποψη που εξέφρασε η Mercedes-Benz Group κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι ο αγοραστής δεν είναι ο αποδέκτης του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.

των κανονιστικών πράξεων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV, μέρος I, της οδηγίας 2007/46, λαμβάνουν δε όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή τους. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 46 έχει κυρίως ως σκοπό την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία εσωτερικής αγοράς χαρακτηριζόμενης από θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των κατασκευαστών και ότι, πέραν του σκοπού αυτού, οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 46 πρέπει επίσης να εξασφαλίζουν ότι *ο αγοραστής ενός οχήματος* διαθέτει πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο καθιστά δυνατή, σύμφωνα με το παράρτημα IX της οδηγίας, τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, χωρίς την υποχρέωση παροχής πρόσθετης τεχνικής τεκμηρίωσης[25].

47. Από τις διάφορες αυτές διατάξεις της οδηγίας 2007/46 προκύπτει ότι, στο πλαίσιο εγκρίσεως ΕΚ τύπου, ο κατασκευαστής οφείλει να τηρεί, μεταξύ άλλων, τις απαιτήσεις σχετικά με τα συστήματα αναστολής που μνημονεύονται στο άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007. Μόνο στην περίπτωση αυτή μπορεί ο κατασκευαστής να χορηγήσει στον αγοραστή οχήματος πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το οποίο παρέχει τη δυνατότητα στον τελευταίο να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να πωλήσει το όχημα αυτό. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το οποίο αποτελεί εγγύηση, αποσκοπεί επομένως να προστατεύσει τον αγοραστή έναντι της μη τηρήσεως εκ μέρους του κατασκευαστή της υποχρεώσεώς του να διαθέτει στην αγορά οχήματα που είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες κανονιστικές διατάξεις της Ένωσης.

48. Ωστόσο, η έγκριση ΕΚ ενδέχεται, μεταξύ άλλων, να έχει χορηγηθεί ενώ ο αρμόδιος για την έγκριση οργανισμός αγνοούσε την ύπαρξη παράνομου συστήματος αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007[26]. Εξάλλου, το όχημα μπορεί επίσης να μην αντιστοιχεί στον εγκεκριμένο τύπο. Στο πλαίσιο μεμονωμένης πωλήσεως οχήματος εξοπλισμένου με τέτοιο παράνομο σύστημα, το συγκεκριμένο όχημα δεν θα διαθέτει ακριβές πιστοποιητικό συμμόρφωσης και επομένως δεν θα μπορεί, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 26, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46, να λάβει άδεια κυκλοφορίας ή να μεταπωληθεί. Σε μια τέτοια περίπτωση, τα συμφέροντα του αγοραστή ενός τέτοιου οχήματος δεν προστατεύονται, πράγμα που συνεπάγεται ζημία γι' αυτόν.

49. Επιπλέον, όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο, ο αγοραστής υφίσταται περιουσιακή ζημία η οποία είναι αποτέλεσμα της μειώσεως της αξίας του οικείου οχήματος και απορρέει από το γεγονός ότι, με την αποκάλυψη της εγκατάστασης του λογισμικού χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων, το τίμημα για την αγορά τέτοιου οχήματος καταβλήθηκε για την απόκτηση οχήματος με ελάττωμα, το οποίο, ως εκ τούτου, έχει μικρότερη αξία[27]. 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, κατά τη γνώμη μου, και ηθική βλάβη στον αγοραστή.

50. Υπό τις συνθήκες αυτές, προτείνω να δοθεί στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα η απάντηση ότι το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46 έχουν την έννοια ότι προστατεύουν τα συμφέροντα του μεμονωμένου αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος, ιδίως δε το συμφέρον του να μην αγοράσει όχημα εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.

[25] Απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2018, Επιτροπή κατά Γερμανίας (C-668/16, EU:C:2018:802, σκέψη 87).

[26] Πρβλ. σημείο 149 των προτάσεών μου επί των υποθέσεων GSMB Invest, Volkswagen και Porsche Inter Auto και Volkswagen (C-128/20, C-134/20 και C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] Πρβλ. απόφαση της 9ης Ιουλίου 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, σκέψη 34).

Γ. Επί του τρίτου, του τετάρτου, του πέμπτου και του έκτου προδικαστικού ερωτήματος

51. Με το τρίτο, το τέταρτο, το πέμπτο και το έκτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού [28], το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν η οδηγία 2007/46 έχει την έννοια ότι επιβάλλει στα κράτη μέλη να προβλέπουν ότι ο αγοραστής οχήματος έχει αξίωση αποζημιώσεως κατά του κατασκευαστή αυτοκινήτων στην περίπτωση που το εν λόγω όχημα είναι εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, αν τα κράτη μέλη οφείλουν να προβλέπουν τον συνυπολογισμό του οφέλους από την πραγματική χρήση του εν λόγω οχήματος κατά τον καθορισμό του ποσού της αποζημιώσεως.

52. Προκαταρκτικώς, επισημαίνω ότι ο QB άσκησε την αγωγή του κατά της Mercedes-Benz Group, ήτοι του κατασκευαστή του οχήματος, και όχι κατά του πωλητή του επίμαχου μεταχειρισμένου οχήματος. Ως εκ τούτου, η οδηγία 1999/44/ΕΚ [29], η οποία αφορά τις σχέσεις μεταξύ του καταναλωτή και του πωλητή, δεν μπορεί να έχει εφαρμογή σε μια υπόθεση όπως αυτή της κύριας δίκης. Εξάλλου, ο QB δεν επικαλέστηκε την οδηγία 2005/29/ΕΚ [30] σχετικά με τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, αλλά στήριξε την αγωγή του στην αδικοπρακτική ευθύνη, όπως αυτή προβλέπεται από τις διατάξεις του BGB. Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν η εθνική νομοθεσία όσον αφορά την αξίωση αποζημιώσεως και τον τρόπο υπολογισμού της αποζημιώσεως είναι σύμφωνη με το δίκαιο της Ένωσης.

53. Όσον αφορά την αδικοπρακτική ευθύνη, από την απάντηση που προτείνω να δοθεί στα δύο πρώτα προδικαστικά ερωτήματα προκύπτει ότι η οδηγία 2007/46 δημιουργεί δικαιώματα υπέρ του αγοραστή στις σχέσεις του με τον κατασκευαστή εφόσον έχει αγοράσει όχημα εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Επιπλέον, το άρθρο 46 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει ότι τα κράτη μέλη καθορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παραβάσεως των κανονιστικών πράξεων που απαριθμούνται στο παράρτημα IV, μέρος I, της εν λόγω οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή τους με τη θέσπιση αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων [31]. Ως εκ τούτου, το άρθρο αυτό έχει εφαρμογή στην περίπτωση κατά την οποία, για τους σκοπούς της εγκρίσεως ΕΚ τύπου, τα οχήματα εξοπλίζονται με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά παράβαση του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 [32].

54. Συνεπώς, οι ανωτέρω κυρώσεις πρέπει να επιβάλλονται προς όφελος όχι μόνον του οικείου κράτους μέλους, στο πλαίσιο της εγκρίσεως ΕΚ τύπου, αλλά και του μεμονωμένου αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής. Με άλλα λόγια, η οδηγία 2007/46

[28] Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι υποβάλλει το τρίτο προδικαστικό ερώτημα σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα. Εξάλλου, το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα αποτελεί επιμέρους ερώτημα του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος. Ωστόσο, προκειμένου να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, θα εξετάσω από κοινού όλα τα ερωτήματα που αφορούν την αξίωση αποζημιώσεως και την έκτασή της.

[29] Οδηγία 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).

[30] Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές των επιχειρήσεων προς τους καταναλωτές στην εσωτερική αγορά και για την τροποποίηση της οδηγίας 84/450/ΕΟΚ του Συμβουλίου, των οδηγιών 97/7/ΕΚ, 98/27/ΕΚ, 2002/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («οδηγία για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές») (ΕΕ 2005, L 149, σ. 22).

[31] Απαντώντας σε γραπτή ερώτηση του Δικαστηρίου, η Γερμανική Κυβέρνηση παρέσχε διευκρινίσεις ως προς τη φύση των διαφόρων κυρώσεων που εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο σύμφωνα με το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46 και το άρθρο 13 του κανονισμού 715/2007.

[32] Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας P. Mengozzi στις προτάσεις του επί της υποθέσεως Επιτροπή κατά Γερμανίας (C-668/16, EU:C:2018:230, σημείο 94), η προβλεπόμενη στο άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46 υποχρέωση επιβολής αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων της οδηγίας αυτής πρέπει να εφαρμόζεται ανεξάρτητα από την προβλεπόμενη στα άρθρα 12 και 30 της εν λόγω οδηγίας υποχρέωση αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως προς τον εγκεκριμένο τύπο.

επιβάλλει στα κράτη μέλη να προβλέπουν ότι ο αγοραστής οχήματος έχει αξίωση αποζημιώσεως σε περίπτωση που ο κατασκευαστής διέθεσε υπαίτια στην αγορά ένα τέτοιο όχημα. Εντούτοις, η εν λόγω οδηγία ορίζει μόνον ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να εφαρμόζουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις [33].

55. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, ελλείψει σχετικής ρυθμίσεως του δικαίου της Ένωσης, εναπόκειται στα κράτη μέλη να ορίζουν τα αρμόδια δικαστήρια και να θεσπίζουν τους δικονομικούς κανόνες περί ασκήσεως των ενδίκων βοηθημάτων που αποσκοπούν στο να διασφαλίσουν την προστασία των δικαιωμάτων τα οποία οι πολίτες αντλούν από το δίκαιο της Ένωσης [34]. Επομένως, υπό την επιφύλαξη αξίωσης αποζημιώσεως ερειδόμενης απευθείας στο δίκαιο της Ένωσης, εφόσον συντρέχουν οι αναγκαίες προς τούτο προϋποθέσεις, ο τρόπος αποκατάστασης της προκληθείσας ζημίας καθορίζεται από το εθνικό δίκαιο αστικής ευθύνης, εξυπακουομένου όμως ότι οι προϋποθέσεις τις οποίες τάσσουν οι εθνικές νομοθεσίες όσον αφορά την αποκατάσταση της ζημίας πρέπει να καθιστούν δυνατή την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων.

56. Εν προκειμένω, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί, πρώτον, αν συνάδει προς το δίκαιο της Ένωσης το γεγονός ότι ο αγοραστής οχήματος εξοπλισμένου με σύστημα αναστολής δικαιούται να ασκήσει αγωγή αποζημιώσεως λόγω αδικοπρακτικής ευθύνης του κατασκευαστή μόνο σε περίπτωση που αυτός τον ζημίωσε εκ προθέσεως, κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη, κατά την έννοια του άρθρου 826 του BGB.

57. Ως προς το ζήτημα αυτό, σύμφωνα με την αρχή της αποτελεσματικότητας [35], εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξετάσει κατά πόσον οι προϋποθέσεις που προβλέπει το άρθρο 826 του BGB καθιστούν πρακτικώς αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερή την άσκηση της αξίωσης αποζημιώσεως την οποία αντλεί ο αγοραστής οχήματος από την οδηγία 2007/46. Σε καταφατική περίπτωση, οι εν λόγω εθνικοί δικονομικοί κανόνες δεν συνάδουν με το δίκαιο της Ένωσης.

58. Στο στάδιο αυτό, επισημαίνω ότι, στην απόφαση περί παραπομπής, το αιτούν δικαστήριο επισήμανε ότι οι προϋποθέσεις του άρθρου 826 του BGB, όπως ερμηνεύονται από τα εθνικά δικαστήρια, είναι ελάχιστα πιθανό να συνάδουν με το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46, δεδομένου ότι πληρούνται μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις και, επομένως, κατά την ισχύουσα νομοθεσία, ο κατασκευαστής δεν διατρέχει τον κίνδυνο να ασκηθεί εναντίον του αγωγή αποζημιώσεως, με αποτέλεσμα να μην έχει κίνητρο για την απαρέγκλιτη τήρηση του δικαίου της Ένωσης προκειμένου να αποφύγει τη στοιχειοθέτηση της αδικοπρακτικής του ευθύνης [36].

59. Εφόσον το αιτούν δικαστήριο επιβεβαιώσει την εκτίμηση αυτή, θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, για την οποία, κατά το δικαστήριο αυτό, απαιτείται η συνδρομή απλής αμέλειας. Επισημαίνω ότι, κατά το αιτούν

[33] Στο ίδιο πνεύμα, το άρθρο 13, παράγραφος 1, του κανονισμού 715/2007 ορίζει ότι τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις σχετικά με τις κυρώσεις που εφαρμόζονται όταν παραβιάζονται από τους κατασκευαστές οι διατάξεις του κανονισμού αυτού και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των κυρώσεων, οι δε προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.

[34] Απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, σκέψη 63 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Στις γραπτές παρατηρήσεις της, η Mercedes-Benz Group επικαλείται, μεταξύ άλλων, την απόφαση της 16ης Φεβρουαρίου 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, σκέψεις 49 έως 60), προκειμένου να υποστηρίξει ότι ο αγοραστής του επίμαχου οχήματος δεν έχει δικαίωμα αποζημιώσεως. Πάντως, φρονώ ότι η συλλογιστική της αποφάσεως αυτής βαίνει προς την ίδια κατεύθυνση με εκείνη που προτείνω να ακολουθηθεί στην υπό κρίση υπόθεση.

[35] Σχετικά με την αρχή αυτή, βλ. απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2021, Consorzio Italian Management και Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, σκέψη 63 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[36] Η Mercedes-Benz Group αμφισβητεί την εκτίμηση του αιτούντος δικαστηρίου, υποστηρίζοντας ότι οι παραβάσεις του δικαίου της Ένωσης που τελούνται από τους κατασκευαστές μπορούν να επισύρουν σημαντικά πρόστιμα και κυρώσεις.

δικαστήριο, ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι κρίσιμες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης αποσκοπούν μόνο στην προστασία του γενικού συμφέροντος, η τήρησή τους είναι, πιθανότατα, δυνατή εάν και η εξ αμελείας παράβασή τους συνεπάγεται αξίωση αποζημιώσεως των αγοραστών λόγω αδικοπρακτικής ευθύνης των κατασκευαστών, καθώς και εάν οι κατασκευαστές οφείλουν να λαμβάνουν εκ των προτέρων υπόψη το ενδεχόμενο αυτό.

60. Δεύτερον, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί εάν, στο πλαίσιο της αξιώσεως αποζημιώσεως του αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής, το δίκαιο της Ένωσης αντιτίθεται στον συνυπολογισμό του οφέλους από την πραγματική χρήση του οχήματος στην αξίωση επιστροφής του τιμήματος της αγοράς του εν λόγω οχήματος.

61. Όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, όσον αφορά τη μορφή και τον τρόπο υπολογισμού της αποζημιώσεως, η αποκατάσταση της ζημίας που υφίστανται οι ιδιώτες από παραβάσεις του δικαίου της Ένωσης πρέπει να είναι ανάλογη προς την προκληθείσα ζημία, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική προστασία των δικαιωμάτων τους [37]. Όπως προαναφέρθηκε, εναπόκειται στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών να ορίσει τους κανόνες που αφορούν τον τρόπο υπολογισμού της αποζημιώσεως για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη ιδιώτης από την παράβαση των διατάξεων της οδηγίας 2007/46 [38]. Συναφώς, 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 [39].

62. Συνεπώς, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει κατά πόσον η αφαίρεση του οφέλους από την πραγματική χρήση του οχήματος –υπό κανονικές συνθήκες χρήσεως– από το επιστρεπτέο τίμημα αγοράς του οχήματος εξασφαλίζει προσήκουσα αποκατάσταση της ζημίας για τον αγοραστή. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, έως την ημερομηνία της ενώπιόν του επ' ακροατηρίου συζητήσεως, ο QB είχε διανύσει περισσότερα από 60 000 χιλιόμετρα με το επίμαχο όχημα και ότι, εάν πρέπει να συνυπολογιστεί το όφελος από τη χρήση, επιβάλλεται, για τον υπολογισμό του ποσού της ωφέλειας, να εκτιμηθεί η απομείωση της αξίας του οχήματος. Ως προς το ζήτημα αυτό, όπως προκύπτει από τη μνημονευθείσα στο προηγούμενο σημείο των παρουσών προτάσεων νομολογία, νομίμως το εν λόγω δικαστήριο μπορεί να λάβει υπόψη ότι η προστασία των δικαιωμάτων που εγγυάται η οδηγία 2007/46 δεν μπορεί να οδηγήσει σε αδικαιολόγητο πλουτισμό του QB. Επομένως, το όφελος από την πραγματική χρήση του επίμαχου οχήματος μπορεί να αφαιρεθεί από το επιστρεπτέο τίμημα του εν λόγω οχήματος. Πάντως, είναι σαφές, κατά τη γνώμη μου, ότι, εάν ο ανωτέρω συνυπολογισμός του οφέλους έχει ως αποτέλεσμα ο QB να μη λάβει τελικώς καμία αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη, αυτός ο τρόπος υπολογισμού δεν θα εξασφαλίζει την αποτελεσματική προστασία του και δεν θα είναι σύμφωνος με το δίκαιο της Ένωσης.

63. Τρίτον, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται εάν το όφελος από τη χρήση του επίμαχου οχήματος πρέπει να υπολογιστεί με βάση το συνολικό τίμημα, χωρίς συνυπολογισμό της μειώσεως της αξίας λόγω της τοποθέτησης παράνομου συστήματος αναστολής ή/και της χρήσης οχήματος μη σύμφωνου με το δίκαιο της Ένωσης. Και ως προς το ζήτημα αυτό, ελλείψει ρυθμίσεως του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να εξετάσει εις βάθος το δίκαιο των κρατών μελών προκειμένου να κρίνει με ποιον τρόπο πρέπει να υπολογιστεί η αποζημίωση για

[37] Πρβλ. απόφαση της 25ης Νοεμβρίου 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, σκέψη 92 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[38] Πρβλ. απόφαση της 25ης Νοεμβρίου 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, σκέψη 94).

[39] Βλ. απόφαση της 25ης Μαρτίου 2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, σκέψη 125 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

την προκληθείσα ζημία[40]. Η μόνη απαίτηση που προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης είναι η αποζημίωση να είναι προσήκουσα, δηλαδή ικανή να διασφαλίσει την αποτελεσματική προστασία των δικαιωμάτων του αγοραστή.

64. Τέλος, επισημαίνω ότι, καίτοι οι απαιτήσεις του παραρτήματος IV της οδηγίας 2007/46, και ειδικότερα η εφαρμογή του άρθρου 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 715/2007, πρέπει να τηρούνται από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων για τα νέα οχήματα[41], εντούτοις αφορούν και τα μεταχειρισμένα οχήματα, στο πλαίσιο της αδικοπρακτικής ευθύνης, στην περίπτωση που ο κατασκευαστής βαρύνεται με πταίσμα όσον αφορά την εγκατάσταση παράνομου συστήματος αναστολής.

65. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, προτείνω να δοθεί στο τρίτο, στο τέταρτο, στο πέμπτο και στο έκτο προδικαστικό ερώτημα η απάντηση ότι η οδηγία 2007/46 έχει την έννοια ότι επιβάλλει στα κράτη μέλη να προβλέπουν ότι ο αγοραστής οχήματος έχει αξίωση αποζημιώσεως κατά του κατασκευαστή αυτοκινήτων στην περίπτωση που το εν λόγω όχημα είναι εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίσουν τους κανόνες που αφορούν τον τρόπο υπολογισμού της αποζημιώσεως για την αποκατάσταση της ζημίας του αγοραστή, υπό τον όρο η αποζημίωση αυτή να είναι, κατ' εφαρμογή της αρχής της αποτελεσματικότητας, προσήκουσα.

Δ. Επί του εβδόμου προδικαστικού ερωτήματος

66. Με το έβδομο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 267 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση κατά την οποία ο αρμόδιος για την εκδίκαση μιας διαφοράς μονομελής δικαστικός σχηματισμός μπορεί να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο μόνον εφόσον έχει προηγουμένως παραπέμψει τη διαφορά σε πολιτικό τμήμα και αυτό αποφάσισε να μην επιληφθεί.

1. Επί του παραδεκτού

67. Η Mercedes-Benz Group ισχυρίζεται ότι το έβδομο προδικαστικό ερώτημα είναι απαράδεκτο διότι, στο πλαίσιο διαδικασίας κινούμενης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να αποφανθεί επί της συμβατότητας του εθνικού δικαίου προς το δίκαιο της Ένωσης[42].

68. Η Γερμανική Κυβέρνηση τόνισε, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι το εν λόγω προδικαστικό ερώτημα δεν είναι λυσιτελές για την υπόθεση της κύριας δίκης.

69. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αμφιβάλλει ως προς το παραδεκτό του εν λόγω ερωτήματος. Συγκεκριμένα, η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν είναι κρίσιμη για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης, η οποία αφορά την ύπαρξη αξιώσεως αποζημιώσεως του αγοραστή οχήματος λόγω της χρήσεως παράνομου συστήματος αναστολής. Επιπλέον, κατά την Επιτροπή, το ερώτημα αυτό φαίνεται να έχει υποθετικό χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, η απόφαση αυτή δεν είχε αμφισβητηθεί με ένδικο μέσο κατά τον

[40] Υπό την έννοια αυτή, συμμερίζομαι την άποψη της Γερμανικής Κυβέρνησης ότι τα κράτη μέλη, κατά την εφαρμογή του εθνικού τους δικαίου των αδικοπραξιών, πρέπει να μπορούν να αποφασίζουν σχετικά με τον τρόπο αποκαταστάσεως της ζημίας που υφίσταται ιδιώτης. Προσθέτω, ωστόσο, ότι το δίκαιο των αδικοπραξιών πρέπει να συνάδει προς τις αρχές του δικαίου της Ένωσης.

[41] Βλ. απόφαση της 24ης Ιανουαρίου 2019, RDW κ.λπ. (C-326/17, EU:C:2019:59, σκέψη 61).

[42] Η διάδικος αυτή αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στην απόφαση της 29ης Νοεμβρίου 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, σκέψη 23).

χρόνο υποβολής της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο. Συνεπώς, τυχόν απάντηση στο έβδομο προδικαστικό ερώτημα δεν φαίνεται ικανή να παράσχει στο αιτούν δικαστήριο ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης η οποία θα καταστήσει δυνατή την επίλυση δικονομικών ζητημάτων του εθνικού δικαίου πριν το δικαστήριο αυτό αποφανθεί επί της ουσίας της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί [43].

70. Όσον αφορά το παραδεκτό του εβδόμου προδικαστικού ερωτήματος, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι, κατ' εφαρμογήν της εθνικής νομοθεσίας, ο μονομελής δικαστικός σχηματισμός που επιλαμβάνεται μιας διαφοράς οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση σε πολιτικό τμήμα προκειμένου αυτό να επιληφθεί της υποθέσεως, όταν αυτή παρουσιάζει ιδιαίτερες πραγματικές ή νομικές δυσχέρειες ή αφορά ζήτημα εξαιρετικής σημασίας. Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο, ήτοι ο μονομελής δικαστικός σχηματισμός, δεν παρέπεμψε την υπό κρίση υπόθεση στο πολιτικό τμήμα και υπέβαλε απευθείας στο Δικαστήριο την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

71. Κατά πάγια νομολογία, 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 ζήτημα 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 [44].

72. Εν προκειμένω, η διαφορά της κύριας δίκης αφορά την αξίωση αποζημιώσεως και τον τρόπο υπολογισμού της αποζημιώσεως στην περίπτωση μεμονωμένου αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι, σύμφωνα με τους κρίσιμους εθνικούς δικονομικούς κανόνες, το αιτούν δικαστήριο, το οποίο είναι μονομελής δικαστικός σχηματισμός, όφειλε να παραπέμψει την υπόθεση της κύριας δίκης σε πολιτικό τμήμα, τα έξι πρώτα προδικαστικά ερωτήματα, τα οποία είναι σχετικά με την επίδικη αξίωση αποζημιώσεως, είναι παραδεκτά. Πράγματι, δεν εναπόκειται στο Δικαστήριο να εξακριβώσει αν η απόφαση περί παραπομπής έχει εκδοθεί σύμφωνα με τους οργανωτικούς και δικονομικούς κανόνες του εθνικού δικαίου [45].

73. Το έβδομο προδικαστικό ερώτημα αφορά την ερμηνεία του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, το οποίο δεν είναι κρίσιμο για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει απλώς και μόνον ότι η αρμοδιότητα του μονομελούς δικαστικού σχηματισμού μπορεί να αμφισβητηθεί στο πλαίσιο ασκήσεως ενδίκων μέσων. Ωστόσο, αφενός, το αιτούν δικαστήριο δεν διευκρινίζει ποια συνέπεια μπορεί να συνεπάγεται τούτο για την απόφαση περί παραπομπής. Αφετέρου, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο δεν προκύπτει ότι, στο στάδιο αυτό, έχει ασκηθεί ένδικο μέσο κατά της αποφάσεως περί παραπομπής.

[43] Η Επιτροπή παραπέμπει στη διάταξη της 2ας Ιουλίου 2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, σκέψεις 44 και 48).

[44] Απόφαση της 15ης Ιουλίου 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, σκέψη 55).

[45] Πρβλ. απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Rittinger κ.λπ. (C-492/17, EU:C:2018:1019, σκέψεις 29 έως 34).

74. Υπό τις συνθήκες αυτές, είμαι της γνώμης ότι η ζητούμενη με το έβδομο προδικαστικό ερώτημα ερμηνεία δεν ανταποκρίνεται σε αντικειμενική ανάγκη για την απόφαση την οποία πρόκειται να εκδώσει το αιτούν δικαστήριο [46]. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι το ερώτημα αυτό είναι υποθετικό και, συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτο.

2. Επί της ουσίας

75. Σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι το έβδομο προδικαστικό ερώτημα είναι παραδεκτό, θα ήθελα να υπενθυμίσω τη νομολογία κατά την οποία τα εθνικά δικαστήρια έχουν ευρύτατη ευχέρεια να υποβάλλουν στο Δικαστήριο προδικαστικά ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία των σχετικών διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, ευχέρεια η οποία μετατρέπεται σε υποχρέωση για τα δικαστήρια των οποίων οι αποφάσεις δεν υπόκεινται σε ένδικα μέσα, υπό την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που αναγνωρίζει η νομολογία του Δικαστηρίου. Τόσο η ευχέρεια όσο και η υποχρέωση αυτή είναι, πράγματι, συμφυείς με το σύστημα συνεργασίας μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, που καθιερώνει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, και με τα καθήκοντα του επιφορτισμένου με την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης δικαστή, τα οποία αναθέτει η εν λόγω διάταξη στα εθνικά δικαστήρια. Κατά συνέπεια, το εθνικό δικαστήριο που επιλαμβάνεται ορισμένης διαφοράς, όταν εκτιμά ότι, στο πλαίσιο της διαφοράς αυτής, ανακύπτει ζήτημα που αφορά την ερμηνεία ή το κύρος του δικαίου της Ένωσης, έχει, ανάλογα με την περίπτωση, την ευχέρεια ή την υποχρέωση να υποβάλει στο Δικαστήριο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, χωρίς η άσκηση της ευχέρειας ή η εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής να μπορούν να εμποδιστούν από εθνικούς κανόνες νομοθετικής ή νομολογιακής φύσεως [47].

76. Προκειμένου περί εθνικού δικαστηρίου κατά των αποφάσεων του οποίου μπορεί να ασκηθεί ένδικο μέσο του εσωτερικού δικαίου, το άρθρο 267 ΣΛΕΕ δεν απαγορεύει οι αποφάσεις του δικαστηρίου αυτού με τις οποίες υποβάλλεται αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο να εξακολουθούν να υπόκεινται στα προβλεπόμενα από το εθνικό δίκαιο τακτικά ένδικα μέσα. Ωστόσο, η έκβαση ενός τέτοιου ενδίκου μέσου δεν πρέπει να περιορίζει την αρμοδιότητα που απονέμει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ στο εν λόγω δικαστήριο προς υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο εάν θεωρεί ότι σε εκκρεμή ενώπιόν του υπόθεση ανακύπτουν ζητήματα σχετικά με την ερμηνεία διατάξεων του δικαίου της Ένωσης τα οποία απαιτούν την έκδοση αποφάσεως του Δικαστηρίου [48]. Επομένως, η λειτουργία του συστήματος συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων, το οποίο καθιερώνεται με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, και η αρχή της υπεροχής του δικαίου της Ένωσης επιτάσσουν να έχει το εθνικό δικαστήριο την ευχέρεια να υποβάλει στο Δικαστήριο, σε όποιο στάδιο της διαδικασίας το κρίνει σκόπιμο, οποιοδήποτε προδικαστικό ερώτημα εκτιμά ότι είναι αναγκαίο [49], ακόμη και όταν πρόκειται για μονομελές δικαστήριο [50].

77. Ως εκ τούτου, είμαι της γνώμης ότι το άρθρο 267 ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία επιβάλλει σε μονομελή δικαστικό σχηματισμό, όταν αυτός κρίνει ότι, στο πλαίσιο υποθέσεως που εκκρεμεί ενώπιόν του, ανακύπτει ζήτημα ερμηνείας ή κύρους του δικαίου της Ένωσης επί του

[46] Πρβλ. απόφαση της 9ης Ιουλίου 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, σκέψη 62 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Επισημαίνω επίσης ότι το αιτούν δικαστήριο υπέβαλε ανάλογο ερώτημα σε υποθέσεις ανεξάρτητες από την υπό κρίση υπόθεση, μεταξύ άλλων στις υποθέσεις C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel, C-47/21, C. Bank και Bank D. K., και C-232/21, Volkswagen Bank και Audi Bank.

[47] Απόφαση της 23ης Νοεμβρίου 2021, IS (Μη σύννομο της διατάξεως περί παραπομπής) (C-564/19, EU:C:2021:949, σκέψεις 68 έως 70 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[48] Πρβλ. απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, σκέψη 93).

[49] Πρβλ. απόφαση της 16ης Ιουλίου 2020, Adusbef κ.λπ. (C-686/18, EU:C:2020:567, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[50] Πρβλ. απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Rittinger κ.λπ. (C-492/17, EU:C:2018:1019, σκέψεις 29 έως 34).

οποίου πρέπει να εκδοθεί απόφαση του Δικαστηρίου, την υποχρέωση να παραπέμψει το ζήτημα αυτό σε πολιτικό τμήμα, με συνέπεια να κωλύεται η εκ μέρους του υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο [51].

V. Πρόταση

78. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Landgericht Ravensburg (πρωτοδικείο Ravensburg, Γερμανία) ως εξής:

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 έχει τροποποιηθεί, έχουν την έννοια ότι προστατεύουν τα συμφέροντα του μεμονωμένου αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος, ιδίως δε το συμφέρον του να μην αγοράσει όχημα εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, όπως έχει τροποποιηθεί.

2) Η οδηγία 2007/46, όπως έχει τροποποιηθεί, έχει την έννοια ότι επιβάλλει στα κράτη μέλη να προβλέπουν ότι ο αγοραστής οχήματος έχει αξίωση αποζημιώσεως κατά του κατασκευαστή αυτοκινήτων στην περίπτωση που το εν λόγω όχημα είναι εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίσουν τους κανόνες που αφορούν τον τρόπο υπολογισμού της αποζημιώσεως για την αποκατάσταση της ζημίας του εν λόγω αγοραστή, υπό τον όρο ότι, κατ' εφαρμογή της αρχής της αποτελεσματικότητας, η αποζημίωση αυτή είναι προσήκουσα.

[51] Πρβλ. απόφαση της 5ης Απριλίου 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, σκέψη 36).