ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 1ης Αυγούστου 2025*

«Προδικαστική παραπομπή – Προσέγγιση των νομοθεσιών – Έγκριση τύπου 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 – Περιορισμός της μείωσης των εκπομπών οξειδίου του αζώτου (NOx) λόγω "θερμοκρασιακού παραθύρου" – Σύστημα αναστολής – Προστασία των συμφερόντων μεμονωμένου αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής – Εγκατάσταση του συστήματος αναστολής μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία – Δικαίωμα αποζημίωσης λόγω αδικοπρακτικής ευθύνης του κατασκευαστή του οχήματος – Λόγος απαλλαγής – Αναπόφευκτη πλάνη του κατασκευαστή ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του συστήματος αναστολής – Αρχή της αποτελεσματικότητας – Επαρκής αποζημίωση – Τρόπος υπολογισμού της αποζημίωσης – Ανώτατο και κατώτατο όριο αποζημίωσης»

Στην υπόθεση C-666/23,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landgericht Ravensburg (πρωτοδικείο Ravensburg, Γερμανία) με απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2023, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 9 Νοεμβρίου 2023, στο πλαίσιο της δίκης

CM,

DS

κατά

Volkswagen AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. L. Arastey Sahún (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, Δ. Γρατσία, E. Regan, J. Passer και B. Smulders, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Ράντος

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– ο CM, εκπροσωπούμενος από τους K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs και L. Rhiel, Rechtsanwälte,

– η Volkswagen AG, εκπροσωπούμενη από τους T. André, M. de Lind van Wijngaarden και H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους J. Flett και M. Noll-Ehlers,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία 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 (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο δύο ενδίκων διαφορών, η μεν πρώτη μεταξύ του μεταξύ του CM και της Volkswagen AG, η δε δεύτερη μεταξύ της DS και της Volkswagen AG, με αντικείμενο την αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε από την αγορά οχημάτων εξοπλισμένων με παράνομα συστήματα αναστολής.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 1999/44/ΕΚ

3 Η οδηγία 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), καταργήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2019/771 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 2019, σχετικά με ορισμένες πτυχές που αφορούν τις συμβάσεις για τις πωλήσεις αγαθών, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 και της οδηγίας 2009/22/ΕΚ, και την κατάργηση της οδηγίας 1999/44/ΕΚ (ΕΕ 2019, L 136, σ. 28), με ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 2022. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου των πραγματικών περιστατικών των διαφορών των κύριων δικών, η οδηγία 1999/44 εξακολουθεί να έχει εφαρμογή στις διαφορές αυτές.

4 Το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44 όριζε τα εξής:

«Όταν υπάρχει έλλειψη συμμόρφωσης, ο καταναλωτής έχει δικαίωμα είτε σε δωρεάν αποκατάσταση της συμμόρφωσης του αγαθού με επισκευή ή αντικατάσταση, σύμφωνα με την παράγραφο 3, είτε σε

προσήκουσα μείωση του τιμήματος, είτε σε υπαναχώρηση από τη σύμβαση όσον αφορά το αγαθό αυτό, σύμφωνα με τις παραγράφους 5 και 6.»

Η οδηγία 2007/46/ΕΚ

5 Η οδηγία 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 2007/46), καταργήθηκε με 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), με ισχύ από 1ης Σεπτεμβρίου 2020. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου των πραγματικών περιστατικών των διαφορών των κύριων δικών, η οδηγία 2007/46 εξακολουθεί να έχει εφαρμογή στις διαφορές αυτές.

6 Το άρθρο 3, σημεία 3, 5, 17 και 36, της οδηγίας 2007/46 είχε ως εξής:

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

[…]

3. “έγκριση τύπου”: η διαδικασία με την οποία ένα κράτος μέλος πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις,

[…]

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,

[…]

17. “τύπος οχήματος”: οχήματα συγκεκριμένης κατηγορίας τα οποία δεν διαφέρουν κατά τουλάχιστον τα ουσιώδη χαρακτηριστικά που σημειώνονται στο παράρτημα II τμήμα Β. Ένας τύπος οχήματος μπορεί να περιλαμβάνει διάφορες παραλλαγές και εκδόσεις, όπως ορίζονται με το παράρτημα II τμήμα Β,

[…]

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 8, παράγραφος 6, της οδηγίας όριζε τα εξής:

«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.»

8 Το άρθρο 10, παράγραφος 2, της οδηγίας προέβλεπε τα εξής:

«Τα κράτη μέλη χορηγούν έγκριση ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας για ένα κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα που συμμορφώνεται προς τα στοιχεία του φακέλου πληροφοριών και πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις της σχετικής επιμέρους οδηγίας ή κανονισμού, όπως προβλέπεται στο παράρτημα IV.»

9 Το άρθρο 13, παράγραφος 1, της οδηγίας όριζε τα εξής:

«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 Κατά το άρθρο 18, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46:

«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 είχε ως 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.

Στην περίπτωση ημιτελών οχημάτων, τα κράτη μέλη επιτρέπουν την πώλησή τους αλλά μπορούν να αρνούνται τη χορήγηση μόνιμης άδειας κυκλοφορίας και τη θέση τους σε κυκλοφορία ενόσω παραμένουν ημιτελή.»

12 Το άρθρο 30, παράγραφος 1, της οδηγίας προέβλεπε 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 όριζε τα 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 [Ευρωπαϊκή] Επιτροπή το αργότερο στις 29 Απριλίου 2009 και της κοινοποιούν τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις το συντομότερο δυνατό.»

Ο κανονισμός 715/2007

14 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 6 και 15 του κανονισμού 715/2007:

«(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. Αυτό απαιτεί την επίτευξη φιλόδοξων οριακών τιμών στο στάδιο Euro 6 χωρίς να επιβάλλει την παραίτηση από τα πλεονεκτήματα των μηχανών πετρελαίου από απόψεως κατανάλωσης καυσίμων και εκπομπών υδρογονανθράκων και μονοξειδίου του άνθρακος. Ο καθορισμός, σε πρώιμο στάδιο, ενός συμπληρωματικού στόχου για τη μείωση των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου θα παρέχει μακροπρόθεσμη, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ασφάλεια προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων.

[…]

(15) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την ανάγκη αναθεώρησης του νέου ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης ως τη διαδικασία δοκιμής που παρέχει τη βάση των κανονισμών εκπομπών έγκρισης ΕΚ τύπου. Ενδέχεται να απαιτηθούν η προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα ή η αντικατάσταση των κύκλων δοκιμών ώστε να εκφράζουν τις αλλαγές όσον αφορά τις προδιαγραφές των οχημάτων και τη συμπεριφορά των οδηγών. Οι αναθεωρήσεις ενδέχεται να είναι αναγκαίες για να εξασφαλισθεί ότι οι εκπομπές του πραγματικού κόσμου αντιστοιχούν σε εκείνες που μετρώνται κατά την έγκριση τύπου. Θα πρέπει επίσης να εξετασθούν η εφαρμογή φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών και η θέσπιση της κανονιστικής έννοιας του “μη υπερβατού”.»

15 Το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού ορίζει 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».

16 Το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην [Ευρωπαϊκή] 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 I 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. Κατά συνέπεια, τα μέτρα για τη συμμόρφωση κατά τη λειτουργία ελέγχονται επί χρονικό διάστημα έως πέντε ετών ή 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα. Η δοκιμή αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης που πραγματοποιείται για την έγκριση τύπου καλύπτει 160 000 km. Για τη συμμόρφωση με τη δοκιμή αντοχής, οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν δοκιμές γήρανσης, υπό τις προϋποθέσεις των μέτρων εφαρμογής της παραγράφου 4.

Η συμμόρφωση εν χρήσει ελέγχεται ειδικότερα για τις εκπομπές εξάτμισης, όπως προκύπτουν από τις δοκιμές με βάση τα κριτήρια εκπομπών που προβλέπονται στο παράρτημα I. Προκειμένου να βελτιωθεί ο έλεγχος των εξαερώσεων και των εκπομπών σε χαμηλή θερμοκρασία περιβάλλοντος, οι διαδικασίες δοκιμών επανεξετάζονται από την Επιτροπή.»

17 Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού έχει ως 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·

β) όταν το σύστημα δεν λειτουργεί πέραν των απαιτήσεων εκκίνησης του κινητήρα·

γ) όταν οι συνθήκες έχουν στην ουσία τους περιληφθεί στις διαδικασίες δοκιμής για τον έλεγχο των εξατμιστικών εκπομπών και των μέσων εκπομπών από τον αγωγό εξαγωγής.»

18 Κατά το άρθρο 13 του κανονισμού 715/2007:

«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 [συστημάτων αναστολής],

[…]».

Ο κανονισμός 692/2008

19 Ο κανονισμός (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού 715/2007 (ΕΕ 2008, L 199, σ. 1), τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 566/2011 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2011 (ΕΕ 2011, L 158, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 692/2008). Από 1ης Ιανουαρίου 2022, ο κανονισμός 692/2008 καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού 715/2007, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού 692/2008 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού 692/2008 (ΕΕ 2017, L 175, σ. 1). Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του χρόνου των πραγματικών περιστατικών των διαφορών των κύριων δικών, ο κανονισμός 692/2008 εξακολουθεί να έχει εφαρμογή στις διαφορές αυτές.

20 Το άρθρο 10, παράγραφος 1, του κανονισμού 692/2008 προέβλεπε τα εξής:

«Ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι οι διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα με έγκριση ΕΚ τύπου, εφόσον εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού [715/2007], λαμβάνουν έγκριση ΕΚ τύπου ως χωριστές τεχνικές μονάδες κατά την έννοια του άρθρου 10 παράγραφος 2 της οδηγίας [2007/46], σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13 και το παράρτημα XIII του παρόντος κανονισμού.»

Το γερμανικό δίκαιο

21 Το άρθρο 276 του Bürgerliches Gesetzbuch (αστικού κώδικα, στο εξής: BGB) προβλέπει τα εξής:

«1. Ο οφειλέτης ευθύνεται για τις εκ προθέσεως ή εξ αμελείας πράξεις του, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί μειωμένη ή αυξημένη ευθύνη ή προκύπτει τέτοια ευθύνη από το περιεχόμενο της ενοχικής σχέσης, ιδίως από την αποδοχή εγγύησης ή την ανάληψη κινδύνου. Οι διατάξεις των άρθρων 827 και 828 εφαρμόζονται κατ' αναλογίαν.

2. Ενεργεί εξ αμελείας όποιος δεν επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια στις συναλλαγές.

3. Ο οφειλέτης δεν μπορεί να απαλλαγεί εκ των προτέρων από την ευθύνη του για εκ προθέσεως πράξη.»

22 Κατά το άρθρο 823 του BGB:

«1. Όποιος, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, προσβάλλει παρανόμως τη ζωή, τη σωματική ακεραιότητα, την υγεία, την ελευθερία, την ιδιοκτησία ή άλλο δικαίωμα τρίτου υπέχει έναντι αυτού την υποχρέωση να αποκαταστήσει τη ζημία που προκλήθηκε 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 ανεξαρτήτως υπαιτιότητας, υποχρέωση αποζημίωσης υφίσταται μόνον σε περίπτωση υπαιτιότητας.»

23 Το άρθρο 826 του BGB έχει ως εξής:

«Όποιος εκ προθέσεως και κατά παράβαση των χρηστών ηθών προκαλεί ζημία σε τρίτον υποχρεούται να τον αποζημιώσει.»

24 Η Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) – EG-FGV) [κανονιστική ρύθμιση περί εγκρίσεως ΕΚ των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (κανονιστική ρύθμιση περί εγκρίσεως ΕΚ των οχημάτων), στο εξής: EG-FGV], της 3ης Φεβρουαρίου 2011, ορίζει στο άρθρο 6, παράγραφος 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, σε συνδυασμό με το παράρτημα IX της οδηγίας 2007/46. Σύμφωνα με το άρθρο 18, παράγραφος 3, της οδηγίας 2007/46, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε να αποκλείεται οποιαδήποτε παραποίηση.»

25 Το άρθρο 27, παράγραφος 1, του EG-FGV ορίζει τα εξής:

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

Οι διαφορές των κύριων δικών και τα προδικαστικά ερωτήματα

26 Η Volkswagen είναι η κατασκευάστρια των αυτοκίνητων οχημάτων που οι CM και DS αγόρασαν μεταχειρισμένα από επαγγελματίες πωλητές.

27 Όσον αφορά τον CM, αυτός αγόρασε, σύμφωνα με παραγγελία της 14ης Μαρτίου 2016 και στην τιμή των 49 950 ευρώ, όχημα μάρκας Volkswagen με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA 288. Κατά τον χρόνο της αγοράς, το όχημα αυτό ήταν εξοπλισμένο με σύστημα ανίχνευσης δοκιμών, το οποίο αφαιρέθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2017 μετά από ενημέρωση του οικείου λογισμικού, καθώς και με άλλο λογισμικό προγραμματισμού του κινητήρα το οποίο μειώνει τον συντελεστή ανακυκλοφορίας των καυσαερίων όταν οι εξωτερικές θερμοκρασίες είναι χαμηλότερες από ένα ορισμένο

ελάχιστο όριο, με συνέπεια να αυξάνονται οι εκπομπές NOx. Ως εκ τούτου, η ανακυκλοφορία είναι πλήρως αποτελεσματική μόνον όταν η εξωτερική θερμοκρασία δεν είναι χαμηλότερη από το συγκεκριμένο ελάχιστο όριο (στο εξής: θερμοκρασιακό παράθυρο).

28 Λόγω της ύπαρξης των δύο αυτών φερόμενων ως παράνομων συστημάτων αναστολής, ο CM θεωρεί ότι υπέστη ζημία από πράξη που τελέστηκε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τη δημόσια τάξη και τα χρηστά ήθη, κατά την έννοια του άρθρου 826 του BGB, η οποία είναι καταλογιστέα στη Volkswagen.

29 Με αγωγή που άσκησε ενώπιον του Landgericht Ravensburg (πρωτοδικείου Ravensburg, Γερμανία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου, ζητεί, προς αποκατάσταση της ζημίας, την καταβολή ποσού ύψους 8 938 ευρώ, το οποίο αντιστοιχεί στο 20 % της τιμής αγοράς του οχήματος και, επικουρικώς, αποζημίωση το ποσό της οποίας αφίεται στην κρίση του δικαστηρίου, χωρίς ωστόσο να μπορεί να είναι κατώτερο των 6 703,50 ευρώ (=15 % της τιμής αγοράς).

30 Κατά την απόφαση περί παραπομπής, η Volkswagen παραδέχεται ότι το σύστημα ανίχνευσης δοκιμών αποτελεί μέρος λογισμικού που χρησιμοποιείται για τη μείωση του συντελεστή ανακυκλοφορίας των καυσαερίων εκτός του νέου ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης όταν η θερμοκρασία λειτουργίας ανέρχεται σε 200 βαθμούς Κελσίου. Από τη θερμοκρασία αυτή και μετά, το σύστημα επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών NOx, ούτως ώστε να εξακολουθούν να τηρούνται οι οριακές τιμές.

31 Όσον αφορά το θερμοκρασιακό παράθυρο, η εν λόγω εταιρία υποστηρίζει ότι ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων μειώνεται όταν η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι χαμηλότερη των + 12 βαθμών Κελσίου. Το εν λόγω θερμοκρασιακό παράθυρο είναι νόμιμο καθόσον είναι αναγκαίο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.

32 Επικουρικώς, η εν λόγω εταιρία επικαλείται, προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη της, την ύπαρξη αναπόφευκτης πλάνης ως προς τον παράνομο χαρακτήρα των συστημάτων αναστολής και στηρίζεται, συναφώς, στην αποκαλούμενη «υποθετική» έγκριση από την Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων, Γερμανία), ήτοι στο γεγονός ότι η εσφαλμένη νομική εκτίμησή της σχετικά με την ύπαρξη νόμιμου συστήματος αναστολής θα είχε επιβεβαιωθεί από την αρχή αυτή, η οποία είναι αρμόδια για την έγκριση τύπου ΕΚ, εφόσον είχε ερωτηθεί σχετικώς (στο εξής: υποθετική έγκριση).

33 Όσον αφορά την DS, αυτή αγόρασε, σύμφωνα με παραγγελία της 29ης Μαρτίου 2016 και στην τιμή των 32 000 ευρώ, όχημα μάρκας Volkswagen με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA 189. Κατά τον χρόνο της αγοράς, το όχημα ήταν εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής, το οποίο συνίστατο στην ανίχνευση δοκιμών με σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας του κινητήρα.

34 Κατόπιν των αποφάσεων της 14ης και 15ης Οκτωβρίου 2015, με τις οποίες η ομοσπονδιακή υπηρεσία κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων διέταξε τη Volkswagen να αφαιρέσει το εν λόγω σύστημα από τα οχήματα που είχαν διατεθεί στην αγορά, στο όχημα της DS τοποθετήθηκε στις 7 Μαρτίου 2017 λογισμικό που είχε αναπτυχθεί από την εταιρία αυτή και επικυρωθεί από την εν λόγω υπηρεσία. Συγχρόνως, όμως, στο όχημα τοποθετήθηκε άλλο σύστημα αναστολής, συγκεκριμένα θερμοκρασιακό παράθυρο.

35 Για τον λόγο αυτόν, η DS εκτιμά ότι υπέστη ζημία από πράξη που τελέστηκε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τη δημόσια τάξη και τα χρηστά ήθη, η οποία είναι καταλογιστέα στην εν λόγω εταιρία.

36 Με την αγωγή που άσκησε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου στις 4 Μαρτίου 2021, η DS ζητεί, αφενός, την καταβολή αποζημίωσης το ποσό της οποίας αφίεται στην κρίση του δικαστηρίου, χωρίς όμως να μπορεί να είναι κατώτερο των 4 800 ευρώ (=15 % της τιμής αγοράς), και, αφετέρου, να διαπιστωθεί επιπλέον ότι η εταιρία αυτή οφείλει να την αποζημιώσει για τη ζημία που υπέστη λόγω της εγκατάστασης συστήματος αναστολής υπό μορφή θερμοκρασιακού παραθύρου.

37 Η Volkswagen προβάλλει ένσταση απαραδέκτου λόγω παραγραφής και ζητεί, εν πάση περιπτώσει, την επί της ουσίας απόρριψη της αγωγής.

38 Όσον αφορά το θερμοκρασιακό παράθυρο, η Volkswagen υποστηρίζει ότι η ανακυκλοφορία των καυσαερίων μειώνεται μόνον όταν η θερμοκρασία είναι χαμηλότερη των + 10 βαθμών Κελσίου, κάτι που είναι απαραίτητο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.

39 Επιπλέον, επισημαίνει ότι, στις αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), της 14ης Ιουλίου 2022, Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), και της 14ης Ιουλίου 2022, Porsche Inter Auto και Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), το Δικαστήριο στηρίχθηκε, για τα οχήματα μάρκας Volkswagen που ήταν εξοπλισμένα με πανομοιότυπο θερμοκρασιακό παράθυρο, σε ένα εύρος θερμοκρασιών μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου όσον αφορά την εξωτερική θερμοκρασία. Κατά την άποψή της, η προσέγγιση αυτή στηρίζεται σε πραγματικές διαπιστώσεις των αιτούντων εθνικών δικαστηρίων που δεν αντιστοιχούν στις περιστάσεις των διαφορών των κύριων δικών.

40 Η εταιρία αυτή επικαλείται, επικουρικώς, αναπόφευκτη πλάνη ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του εν λόγω συστήματος αναστολής και στηρίζεται, συναφώς, στην υποθετική έγκριση από την ομοσπονδιακή υπηρεσία κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων.

41 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, πρώτον, ότι δεν φαίνεται βάσιμη η αξίωση αποζημίωσης των CM και DS λόγω ζημίας προκληθείσας εκ προθέσεως και κατά παράβαση της δημόσιας τάξης και των χρηστών ηθών, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 826 του BGB.

42 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το όχημα του CM ήταν πράγματι εξοπλισμένο κατά τον χρόνο αγοράς με παράνομο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 και ότι το σύστημα αυτό, όσον αφορά το όχημα της DS, είχε εγκατασταθεί επ' ευκαιρία ενημέρωσης λογισμικού.

43 Όσον αφορά τα δύο αυτά οχήματα, η ανακυκλοφορία των καυσαερίων μειώνεται σε θερμοκρασία περιβάλλοντος + 10 βαθμών Κελσίου, λόγος για τον οποίο το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι υφίσταται, σε αμφότερες τις περιπτώσεις, παράνομο θερμοκρασιακό παράθυρο. Το τελευταίο δεν μπορεί να θεωρηθεί νόμιμο βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, όσον αφορά την ανάγκη αποφυγής των άμεσων κινδύνων ζημίας ή ατυχήματος στον κινητήρα λόγω δυσλειτουργίας κατασκευαστικού στοιχείου του συστήματος ανακυκλοφορίας των καυσαερίων, οι οποίοι είναι τόσο σοβαροί ώστε να δημιουργούν συγκεκριμένη απειλή κατά την οδήγηση του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με το εν λόγω σύστημα αναστολής, δεδομένου ότι εν προκειμένω δεν υφίσταται τέτοιος συγκεκριμένος κίνδυνος.

44 Επιπλέον, όσον αφορά τον CM, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι ούτε το άλλο κριτήριο εξαίρεσης που απορρέει από τη διάταξη αυτή, κατά το οποίο ένα σύστημα αναστολής δεν πρέπει να λειτουργεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους, μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούται υπό το

πρίσμα της νομολογίας που απορρέει από την απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, σκέψη 65). Συγκεκριμένα, η ανακυκλοφορία των καυσαερίων του οχήματος αυτού μειώνεται σε θερμοκρασία περιβάλλοντος + 12 βαθμών Κελσίου, ενώ οι μέσες ετήσιες θερμοκρασίες στη Γερμανία είναι χαμηλότερες από το όριο αυτό.

45 Παρά τα στοιχεία αυτά, το αιτούν δικαστήριο υποστηρίζει ότι στις διαφορές των κύριων δικών δεν υφίσταται συμπεριφορά εκ προθέσεως και αντικειμενικώς αντίθετη προς τη δημόσια τάξη και τα χρηστά ήθη, κατά την έννοια του άρθρου 826 του BGB, λόγω, μεταξύ άλλων, της απουσίας «προδήλως παράνομων» συστημάτων αναστολής κατά τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία).

46 Δεύτερον, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι οι CM και DS θα μπορούσαν να έχουν αξίωση αποζημίωσης βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB.

47 Παραπέμποντας στην απόφαση του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) της 26ης Ιουνίου 2023 (στο εξής: απόφαση του Bundesgerichtshof), το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με το άρθρο 6, παράγραφος 1, και το άρθρο 27, παράγραφος 1, της EG-FGV, προστατεύει τα συμφέροντα του αγοραστή οχήματος όσον αφορά ενδεχόμενη περιουσιακή ζημία λόγω της μη τήρησης, εκ μέρους του κατασκευαστή, του δικαίου της Ένωσης σχετικά με τα καυσαέρια των αυτοκίνητων οχημάτων.

48 Συναφώς, προκύπτει, πρώτον, ότι η Volkswagen προσέβαλε το δίκαιο της Ένωσης λόγω της τοποθέτησης παράνομου θερμοκρασιακού παραθύρου στα οικεία οχήματα.

49 Δεύτερον, η αξίωση αποζημίωσης τελεί επίσης υπό την προϋπόθεση ότι ο κατασκευαστής του οικείου οχήματος ενήργησε τουλάχιστον εξ αμελείας όσον αφορά το επίμαχο σύστημα αναστολής, δεδομένου ότι η υπαιτιότητα του κατασκευαστή τεκμαίρεται.

50 Ο εν λόγω κατασκευαστής μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του εάν επικαλεστεί και αποδείξει την ύπαρξη εξαιρετικών περιστάσεων από τις οποίες προκύπτει απουσία αμέλειας εκ μέρους του, όπερ περιλαμβάνει την απόδειξη αναπόφευκτης πλάνης ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του επίμαχου συστήματος αναστολής.

51 Τρίτον, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει, αφενός, ότι τέτοια πλάνη υφίσταται όταν ο κατασκευαστής, επιδεικνύοντας την απαιτούμενη επιμέλεια, προβαίνει σε νομική κρίση κατόπιν ενδελεχούς εξέτασης της νομικής κατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη νομολογία των ανωτάτων δικαστηρίων, χωρίς να μπορεί να αναμένει διαφορετική εκτίμηση της κατάστασης αυτής. Αφετέρου, η πλάνη αυτή είναι αναπόφευκτη εάν ο κατασκευαστής μπορεί να επικαλεστεί έγκριση ΕΚ τύπου που έχει χορηγηθεί για το επίμαχο σύστημα αναστολής συμφώνως προς το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.

52 Σύμφωνα με την απόφαση του Bundesgerichtshof, θα μπορούσε πλέον να αρκεί μια απλώς υποθετική έγκριση, όπως αυτή περί της οποίας γίνεται λόγος στη σκέψη 32 της παρούσας απόφασης.

53 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται εάν, υπό το πρίσμα του δικαίου της Ένωσης, είναι δυνατόν να απορριφθεί η αξίωση αποζημίωσης του αγοραστή οχήματος που είναι εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής για τον λόγο ότι ο οικείος κατασκευαστής υπέπεσε σε αναπόφευκτη πλάνη ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του συστήματος και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης

στο ερώτημα αυτό, εάν η απαλλαγή του κατασκευαστή μπορεί να στηριχθεί στην πραγματική έγκριση του επίμαχου οχήματος από την αρμόδια εθνική αρχή ή, ακόμη, σε μια υποθετική έγκριση.

54 Τέταρτον, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, όσον αφορά την DS, η αξίωση αποζημίωσης, κατά το μέτρο που απορρέει από το υφιστάμενο κατά την αγορά του οχήματος σύστημα αναστολής, ήτοι την ανίχνευση δοκιμών με σύστημα αλλαγής θέσης λειτουργίας του κινητήρα, έχει παραγραφεί. Εντούτοις, στον βαθμό που το όχημα αυτό διαθέτει νέο παράνομο σύστημα αναστολής υπό τη μορφή θερμοκρασιακού παραθύρου κατόπιν εγκατάστασης ενημέρωσης λογισμικού από τη Volkswagen, τίθεται το ερώτημα εάν ο ιδιοκτήτης του έχει αξίωση αποζημίωσης έναντι του κατασκευαστή.

55 Πέμπτον, το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι η αξίωση αποζημίωσης δυνάμει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με το άρθρο 6, παράγραφος 1, και το άρθρο 27, παράγραφος 1, της EG-FGV, αφορά τη «μικρή αποζημίωση», ήτοι την καταβολή χρηματικού ποσού το οποίο αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ της αξίας του οχήματος που είναι εφοδιασμένο με παράνομο σύστημα αναστολής και της αξίας του οχήματος που δεν διαθέτει τέτοιο σύστημα.

56 Σύμφωνα με την απόφαση του Bundesgerichtshof, στο ποσό της αποζημίωσης πρέπει να συνυπολογίζονται τα οφέλη από τη χρήση του οχήματος όταν υπερβαίνουν, μαζί με την υπολειμματική αξία του οχήματος, την τιμή αγοράς, μετά την αφαίρεση του ποσού αυτού. Επιπλέον, κατά το αιτούν δικαστήριο, το ποσό της αποζημίωσης δεν μπορεί, για λόγους αναλογικότητας, να υπερβαίνει το 15 % της τιμής αγοράς.

57 Το αιτούν δικαστήριο εκφράζει αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα της νομολογίας αυτής με το δίκαιο της Ένωσης.

58 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) Επιτρέπεται η απόρριψη της αξίωσης προς αποζημίωση που έχει ο αγοραστής του οχήματος κατά του κατασκευαστή αυτοκινήτων λόγω εξ αμελείας διάθεσης στην αγορά οχήματος εφοδιασμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού [715/2007] με την αιτιολογία

α) ότι συντρέχει αναπόφευκτη πλάνη του κατασκευαστή ως προς τον παράνομο χαρακτήρα της πράξης;

εάν ναι:

β) ότι η πλάνη ως προς τον παράνομο χαρακτήρα της πράξης ήταν αναπόφευκτη για τον κατασκευαστή, δεδομένου ότι η αρμόδια για την έγκριση ΕΚ τύπου ή τα εν συνεχεία αυτής επιβαλλόμενα μέτρα αρχή έχει πράγματι εγκρίνει το εγκατεστημένο σύστημα αναστολής;

εάν ναι:

γ) ότι η πλάνη ως προς τον παράνομο χαρακτήρα της πράξης ήταν αναπόφευκτη για τον κατασκευαστή αυτοκινήτων, δεδομένου ότι η νομική εκτίμησή του για το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού [715/2007] θα επιβεβαιωνόταν από την αρμόδια για την έγκριση ΕΚ τύπου ή τα εν συνεχεία αυτής επιβαλλόμενα μέτρα αρχή εφόσον της υποβαλλόταν σχετικό ερώτημα (υποθετική έγκριση);

2) Υποχρεούται ο κατασκευαστής αυτοκινήτων ο οποίος παρείχε ενημέρωση λογισμικού να καταβάλει αποζημίωση στον κύριο του οχήματος αν αυτός υπέστη ζημία εξαιτίας παράνομου συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού [715/2007], το οποίο εγκαταστάθηκε στο πλαίσιο ενημέρωσης λογισμικού;

3) Είναι συμβατό με το δίκαιο της Ένωσης, στο πλαίσιο της αξίωσης προς αποζημίωση έναντι του κατασκευαστή αυτοκινήτων λόγω εξ αμελείας διάθεσης στην αγορά οχήματος εφοδιασμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού [715/2007],
   α) όσον αφορά το δικαίωμά του για "μικρή αποζημίωση", ο αγοραστής του οχήματος να είναι υποχρεωμένος να δεχτεί να συνυπολογιστεί στο ποσό της αποζημίωσης το όφελος που είχε από τη χρήση του οχήματος, εφόσον το όφελος, μαζί με την υπολειμματική αξία, υπερβαίνουν το καταβληθέν τίμημα αγοράς, κατόπιν αφαιρέσεως του ποσού της αποζημίωσης;
   β) το δικαίωμα του αγοραστή του οχήματος για "μικρή αποζημίωση" να μην υπερβαίνει το 15 % του καταβληθέντος τιμήματος αγοράς;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

59 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στο πλαίσιο της διαδικασίας συνεργασίας μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου την οποία θεσπίζει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, στο Δικαστήριο απόκειται να δώσει στον εθνικό δικαστή χρήσιμη απάντηση που να του παρέχει τη δυνατότητα επίλυσης της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί. Υπό το πρίσμα αυτό, το Δικαστήριο ενδέχεται να χρειαστεί να λάβει υπόψη κανόνες του δικαίου της Ένωσης στους οποίους δεν αναφέρθηκε με το ερώτημά του το εθνικό δικαστήριο. Πράγματι, το γεγονός ότι, από τυπικής απόψεως, ένα εθνικό δικαστήριο διατύπωσε προδικαστικό ερώτημα παραπέμποντας σε ορισμένες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης δεν εμποδίζει το Δικαστήριο να του παράσχει όλα τα ερμηνευτικά στοιχεία που μπορούν να είναι χρήσιμα για να αποφανθεί επί της υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί, ανεξαρτήτως του αν στα υποβληθέντα ερωτήματα γίνεται μνεία των στοιχείων αυτών. Συναφώς, αποτελεί έργο του Δικαστηρίου να συναγάγει, από το σύνολο των στοιχείων που του παρέχει το εθνικό δικαστήριο και, ιδίως, από το σκεπτικό της αποφάσεως περί παραπομπής, εκείνα τα στοιχεία του δικαίου της Ένωσης που χρήζουν ερμηνείας, λαμβανομένου υπόψη του αντικειμένου της διαφοράς (απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2024, Luxone και Sofein, C-403/23 και C-404/23, EU:C:2024:805, σκέψη 47 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

60 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι οι διαφορές των κύριων δικών αφορούν την αξίωση αποζημίωσης των CM και DS έναντι της Volkswagen για τη ζημία που υπέστησαν λόγω της εγκατάστασης στα αντίστοιχα οχήματά τους παράνομων συστημάτων αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, καθώς και τη δυνατότητα του εν λόγω κατασκευαστή αυτοκινήτων να επικαλεστεί ως λόγο απαλλαγής από τη σχετική ευθύνη του την υποθετική έγκριση των οχημάτων, η οποία θα μπορούσε να συνιστά αναπόφευκτη πλάνη ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του συστήματος αυτού.

61 Υπογραμμίζεται ότι, σύμφωνα με τη νομολογία που απορρέει από την απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, Mercedes-Benz Group (Ευθύνη κατασκευαστών οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αναστολής) (C-100/21, στο εξής: απόφαση Mercedes-Benz Group, EU:C:2023:229,

σκέψη 91), ο αγοραστής μηχανοκίνητου οχήματος εξοπλισμένου με σύστημα αναστολής έχει, δυνάμει του άρθρου 18, παράγραφος 1, του άρθρου 26, παράγραφος 1, και του άρθρου 46 της οδηγίας 2007/46, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, αξίωση αποζημίωσης έναντι του κατασκευαστή του οχήματος σε περίπτωση που το σύστημα αναστολής του έχει προκαλέσει ζημία.

62 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν 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, έχουν την έννοια ότι, στο πλαίσιο αγωγής ασκούμενης από αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη λόγω της εγκατάστασης στο όχημα παράνομου συστήματος αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, ο κατασκευαστής του οχήματος δεν μπορεί να επικαλεστεί ως λόγο απαλλαγής από τη σχετική ευθύνη του την ύπαρξη αναπόφευκτης πλάνης ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του συστήματος αυτού για τον λόγο ότι έχει χορηγηθεί έγκριση ΕΚ τύπου για το εν λόγω σύστημα ή για το όχημα που είναι εξοπλισμένο με το σύστημα αυτό από την αρμόδια εθνική αρχή ή ότι η αρχή αυτή, εάν είχε ερωτηθεί από τον κατασκευαστή, θα είχε επιβεβαιώσει τη νομική εκτίμησή του ως προς τον φερόμενο νόμιμο χαρακτήρα του επίμαχου συστήματος αναστολής.

63 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46, 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 (απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 88).

64 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 715/2007 (απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη89).

65 Απόκειται, συνεπώς, στα κράτη μέλη, δυνάμει του άρθρου 46 της οδηγίας 2007/46, να καθορίζουν τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση μη τήρησης των διατάξεων της οδηγίας. 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 (απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 90).

66 Υπό τις συνθήκες αυτές, όπως μνημονεύεται στη σκέψη 61 της παρούσας απόφασης, από το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46, 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 αποζημίωσης έναντι του κατασκευαστή του οχήματος σε περίπτωση που το σύστημα αναστολής προκάλεσε ζημία στον αγοραστή (απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 91).

67 Ελλείψει διατάξεων του δικαίου της Ένωσης που να ρυθμίζουν τους λεπτομερείς όρους χορήγησης αποζημίωσης στους αγοραστές τέτοιου οχήματος, απόκειται σε κάθε κράτος μέλος να καθορίσει τους εν λόγω λεπτομερείς όρους (πρβλ. απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 92).

68 Τούτου λεχθέντος, 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 παράβασης της απαγόρευσης την οποία προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 (απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 93).

69 Ειδικότερα, οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο κατασκευαστής οχημάτων μπορεί να επικαλεστεί αναπόφευκτη πλάνη ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του συστήματος αναστολής προκειμένου να απαλλαγεί από κάθε σχετική ευθύνη δεν μπορούν να είναι τέτοιες ώστε να καθιστούν πρακτικώς αδύνατη ή υπέρμετρα δυσχερή την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη ο αγοραστής οχήματος εξοπλισμένου με το εν λόγω σύστημα.

70 Κατά την απόφαση περί παραπομπής, ο κατασκευαστής αυτοκινήτων δύναται, δυνάμει της απόφασης του Bundesgerichtshof, να απαλλαγεί από κάθε ευθύνη εάν επικαλεστεί και αποδείξει την ύπαρξη αναπόφευκτης πλάνης ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του συστήματος αναστολής με το οποίο είναι εξοπλισμένο το οικείο όχημα, η οποία αποκλείει τυχόν αμέλεια εκ μέρους του και, συνεπώς, το δικαίωμα αποζημίωσης του αγοραστή του εν λόγω οχήματος.

71 Από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει ότι η επίκληση αναπόφευκτης πλάνης ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του συστήματος αναστολής θεωρείται, κατά την εθνική νομολογία, ως εξαιρετικού χαρακτήρα λόγος απαλλαγής του κατασκευαστή αυτοκινήτων από την εξ αμελείας ευθύνη.

72 Επιπλέον, όπως εξηγεί το αιτούν δικαστήριο, η αναπόφευκτη αυτή πλάνη ως προς τον παράνομο χαρακτήρα συστήματος αναστολής με το οποίο είναι εξοπλισμένα οχήματα όπως τα επίμαχα στις διαφορές των κύριων δικών μπορεί να προβληθεί λυσιτελώς από τον κατασκευαστή αυτοκινήτων όταν οφείλεται στο γεγονός ότι η αρμόδια αρχή έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ για τον οικείο τύπο οχήματος.

73 Υπενθυμίζεται, πρώτον, ότι, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, απαγορεύεται η χρήση συστημάτων αναστολής τα οποία μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών. Ωστόσο, η απαγόρευση αυτή υπόκειται σε τρεις εξαιρέσεις οι οποίες πρέπει να ερμηνεύονται στενά (πρβλ. απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψεις 60 και 61).

74 Δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχεία α′ έως γ′, του κανονισμού 715/2007, η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει όταν «η ανάγκη χρήσης των συστημάτων αιτιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος» (στοιχείο α′), όταν «το σύστημα δεν λειτουργεί πέραν των απαιτήσεων εκκίνησης του κινητήρα» (στοιχείο β′) ή όταν «οι συνθήκες έχουν στην ουσία τους περιληφθεί στις διαδικασίες δοκιμής για τον έλεγχο των εξατμιστικών εκπομπών και των μέσων εκπομπών από τον αγωγό εξαγωγής» (στοιχείο γ′).

75 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι τα επίμαχα στις διαφορές των κύριων δικών οχήματα ήταν εξοπλισμένα με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.

76 Εφόσον καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α′ έως γ′ της διάταξης αυτής δεν έχει εφαρμογή στα επίμαχα συστήματα αναστολής, όπερ εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, ο κατασκευαστής αυτοκινήτων που εξοπλίζει τα οχήματά του με τέτοια συστήματα δεν μπορεί να επικαλεστεί σύννομη συμπεριφορά υπό το πρίσμα της εν λόγω διάταξης.

77 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι, κατά το άρθρο 3, σημείο 5, της οδηγίας 2007/46, η έννοια της «έγκρισης ΕΚ τύπου» αναφέρεται στην πράξη με την οποία κράτος μέλος πιστοποιεί ότι τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ή XI της οδηγίας.

78 Επομένως, η έγκριση ΕΚ τύπου αποτελεί πρότυπο συμμόρφωσης για μεγάλο αριθμό οχημάτων. Συνιστά ένδειξη ότι ο σχεδιασμός του εξεταζόμενου τύπου οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του εγκατεστημένου συστήματος αναστολής, είναι σύμφωνος με τις εφαρμοστέες διατάξεις και απαιτήσεις που μνημονεύονται στην προηγούμενη σκέψη.

79 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι δεν αποκλείεται ένας τύπος οχήματος, ο οποίος καλύπτεται από έγκριση ΕΚ τύπου, με αποτέλεσμα να επιτρέπεται η χρήση του οχήματος στο οδικό δίκτυο, να μπορεί να εγκριθεί αρχικώς από την εγκριτική αρχή χωρίς να έχει διαπιστώσει η αρχή αυτή την ύπαρξη παράνομου συστήματος αναστολής. Συναφώς, η οδηγία 2007/46 αφορά την περίπτωση κατά την οποία ο παράνομος χαρακτήρας ενός στοιχείου σχεδιασμού του οχήματος, για παράδειγμα υπό το πρίσμα των απαιτήσεων του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, δεν διαπιστώνεται παρά μόνο μετά την έγκριση. Σε μια τέτοια περίπτωση, το άρθρο 8, παράγραφος 6, της οδηγίας 2007/46 προβλέπει ότι η εν λόγω αρχή μπορεί να ανακαλέσει την έγκριση οχήματος. Επιπλέον, από το άρθρο 13, παράγραφος 1, πρώτη και τρίτη περίοδος, της οδηγίας 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 κράτος μέλος μπορεί, εάν απαιτείται, να αποφασίσει, σε συμφωνία με τον κατασκευαστή, ότι πρέπει να χορηγηθεί νέα έγκριση ΕΚ τύπου. Τέλος, το άρθρο 30, παράγραφος 1, της ίδιας οδηγίας προβλέπει ότι, εάν κράτος μέλος το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου διαπιστώσει έλλειψη συμμόρφωσης προς τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται, της ανάκλησης της έγκρισης τύπου, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα κατασκευαζόμενα οχήματα συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο (απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 83 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

80 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 έγκρισης 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 (απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 84).

81 Επομένως, η έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος που είναι εφοδιασμένο με σύστημα αναστολής δεν σημαίνει κατ' ανάγκην ότι η αρμόδια εθνική αρχή έχει επιβεβαιώσει την εκτίμηση του κατασκευαστή του οχήματος ως προς τον φερόμενο νόμιμο χαρακτήρα του συστήματος αυτού. Εν πάση περιπτώσει, μια τέτοια έγκριση ή, ακόμη λιγότερο, μια υποθετική έγκριση δεν μπορεί να

απαλλάξει τον κατασκευαστή από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τον αγοραστή του οχήματος για τυχόν ζημίες που προκλήθηκαν από το γεγονός ότι το όχημά του ήταν εξοπλισμένο με το εν λόγω σύστημα.

82 Εάν γινόταν δεκτό ότι η έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος που είναι εφοδιασμένο με σύστημα αναστολής μπορεί να συνιστά λόγο απαλλαγής του κατασκευαστή του οχήματος από την ευθύνη του, τότε θα ήταν αδύνατη ή υπέρμετρα δυσχερής η προσήκουσα αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη ο αγοραστής του οχήματος λόγω της εκ μέρους του κατασκευαστή παράβασης της απαγόρευσης του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, κάτι που θα αντέβαινε στην αρχή της αποτελεσματικότητας. Πράγματι, εάν γινόταν δεκτός ένας τέτοιος λόγος απαλλαγής, τότε το δικαίωμα προσήκουσας αποζημίωσης θα καθίστατο κενό περιεχομένου σε όλες τις περιπτώσεις στις οποίες το οικείο όχημα είναι σύμφωνο προς τον εγκεκριμένο τύπο, ακόμη και αν έχει διαπιστωθεί ότι το όχημα αυτό είναι εξοπλισμένο με παράνομο σύστημα αναστολής.

83 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι 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, έχουν την έννοια ότι, στο πλαίσιο αγωγής ασκούμενης από αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη λόγω της εγκατάστασης στο όχημα παράνομου συστήματος αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, ο κατασκευαστής του οχήματος δεν μπορεί να επικαλεστεί ως λόγο απαλλαγής από τη σχετική ευθύνη του την ύπαρξη αναπόφευκτης πλάνης ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του συστήματος αυτού για τον λόγο ότι έχει χορηγηθεί έγκριση ΕΚ τύπου για το εν λόγω σύστημα ή για το όχημα που είναι εξοπλισμένο με το σύστημα αυτό από την αρμόδια εθνική αρχή ή ότι η αρχή αυτή, εάν είχε ερωτηθεί από τον κατασκευαστή, θα είχε επιβεβαιώσει τη νομική εκτίμησή του ως προς τον φερόμενο νόμιμο χαρακτήρα του επίμαχου συστήματος αναστολής.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

84 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, γενικώς, να διευκρινιστεί εάν ο κατασκευαστής αυτοκινήτων ο οποίος παρείχε ενημέρωση λογισμικού υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση στον ιδιοκτήτη του οχήματος εάν αυτός υπέστη ζημία εξαιτίας παράνομου συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, το οποίο εγκαταστάθηκε στο πλαίσιο της ενημέρωσης του λογισμικού.

85 Από τη δικογραφία, ωστόσο, που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει ότι με το ερώτημα αυτό ζητείται να διευκρινιστεί, ειδικότερα, εάν ασκεί επιρροή, δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 1, και του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, καθώς και του άρθρου 10, παράγραφος 1, του κανονισμού 692/2008, το γεγονός ότι ένα παράνομο σύστημα αναστολής είχε ήδη εγκατασταθεί κατά τον χρόνο χορήγησης της έγκρισης ΕΚ τύπου για το όχημα που είναι εξοπλισμένο με αυτό ή, αντιθέτως, τοποθετήθηκε μετά την έγκριση αυτή, όσον αφορά την αξίωση αποζημίωσης του αγοραστή του οχήματος που υπέστη τη ζημία αυτή, όπως προβλέπεται από το δίκαιο της Ένωσης.

86 Λαμβανομένων υπόψη των διευκρινίσεων αυτών και της νομολογίας του Δικαστηρίου που μνημονεύεται στη σκέψη 59 της παρούσας απόφασης, το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να αναδιατυπωθεί κατά τρόπον ώστε το αιτούν δικαστήριο να ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 4, παράγραφος 1, και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, καθώς

και το άρθρο 10, παράγραφος 1, του κανονισμού 692/2008, έχουν την έννοια ότι ο αγοραστής οχήματος πρέπει να έχει δικαίωμα αποζημίωσης έναντι του κατασκευαστή αυτοκινήτων σε περίπτωση που υπέστη ζημία οφειλόμενη σε παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, το οποίο εγκαταστάθηκε από τον κατασκευαστή μέσω ενημέρωσης λογισμικού μετά την έγκριση ΕΚ τύπου του οχήματος.

87 Συναφώς, ούτε από το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, το οποίο προβλέπει ότι απαγορεύεται η χρήση συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, υπό την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων, ούτε από το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού, το οποίο ορίζει την έννοια του «συστήματος αναστολής», προκύπτει ότι πρέπει να γίνει διάκριση αναλόγως του αν ένα τέτοιο σύστημα εγκαθίσταται κατά το στάδιο της παραγωγής του οχήματος ή μόνον μετά τη θέση του σε κυκλοφορία, ιδίως κατόπιν επισκευής κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44, προκειμένου να εκτιμηθεί εάν απαγορεύεται η χρήση του εν λόγω συστήματος (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, σκέψη 88).

88 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται οι εν λόγω διατάξεις του κανονισμού 715/2007 και από τον σκοπό του κανονισμού (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, σκέψη 89).

89 Συγκεκριμένα, αφενός, όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται οι εν λόγω διατάξεις, υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 715/2007, οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλες οι νέες διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης, οι οποίες απαιτούν έγκριση τύπου και πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό αυτόν και τα μέτρα εφαρμογής του. Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 4, παράγραφος 1, διευκρινίζει ότι η υποχρέωση αυτή περιλαμβάνει τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού και με τα μέτρα εφαρμογής που μνημονεύονται στο άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, σκέψη 90).

90 Ο μεμονωμένος αγοραστής, όταν αγοράζει όχημα το οποίο ανήκει στη σειρά εγκεκριμένου τύπου οχήματος και, ως εκ τούτου, συνοδεύεται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης, μπορεί ευλόγως να αναμένει ότι τηρείται ο κανονισμός 715/2007, και ιδίως το άρθρο του 5 (απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 81 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

91 Επιπλέον, κατά το άρθρο 10, παράγραφος 1, του κανονισμού 692/2008, «[ο] κατασκευαστής διασφαλίζει ότι οι διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα με έγκριση ΕΚ τύπου, εφόσον εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού [715/2007], λαμβάνουν έγκριση ΕΚ τύπου ως χωριστές τεχνικές μονάδες κατά την έννοια του άρθρου 10 παράγραφος 2 της οδηγίας [2007/46], σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13 και το παράρτημα XIII του παρόντος κανονισμού» (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, σκέψη 91).

92 Από τις ως άνω διατάξεις των κανονισμών 715/2007 και 692/2008 προκύπτει ότι τα συστήματα ελέγχου της ρύπανσης πρέπει να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις που προβλέπει ο κανονισμός 715/2007, ανεξαρτήτως του αν εγκαθίστανται εξαρχής ή μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, σκέψη 92).

93 Αφετέρου, εάν επιτρεπόταν στους κατασκευαστές οχημάτων να εγκαταστήσουν, μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, σύστημα αναστολής το οποίο δεν ανταποκρίνεται στις ως άνω υποχρεώσεις, τούτο θα αντέβαινε στον σκοπό του κανονισμού 715/2007, ο οποίος συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας και, ειδικότερα, στη σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx) από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση (απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, σκέψη 93).

94 Επομένως, το γεγονός ότι ένα σύστημα αναστολής εγκαταστάθηκε μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, στο πλαίσιο επισκευής κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/44, δεν έχει σημασία προκειμένου να εκτιμηθεί εάν η χρήση του εν λόγω συστήματος απαγορεύεται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 10, του ίδιου κανονισμού (πρβλ. απόφαση της 14ης Ιουλίου 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, σκέψη 94).

95 Πράγματι, ανεξαρτήτως του ζητήματος εάν ένα σύστημα αναστολής είχε τοποθετηθεί εξαρχής, ήτοι κατά τον χρόνο της έγκρισης ΕΚ τύπου, ή μεταγενέστερα, το σύστημα αυτό μπορεί να προκαλέσει αβεβαιότητα ως προς τη δυνατότητα ταξινόμησης και χορήγησης άδειας, πώλησης ή θέσης σε κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος και, μακροπρόθεσμα, να ζημιώσει τον αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με τέτοιο σύστημα (πρβλ. απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 84).

96 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 4, παράγραφος 1, και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, καθώς και το άρθρο 10, παράγραφος 1, του κανονισμού 692/2008, έχουν την έννοια ότι ο αγοραστής οχήματος πρέπει να έχει δικαίωμα αποζημίωσης έναντι του κατασκευαστή αυτοκινήτων σε περίπτωση που υπέστη ζημία οφειλόμενη σε παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, το οποίο εγκαταστάθηκε από τον κατασκευαστή μέσω ενημέρωσης λογισμικού μετά την έγκριση ΕΚ τύπου του οχήματος.

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

97 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το δίκαιο της Ένωσης έχει την έννοια ότι αντιτίθεται, αφενός, στον συνυπολογισμό στο ποσό της αποζημίωσης που οφείλεται στον αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, ο οποίος υπέστη ζημία λόγω του συστήματος αυτού, ποσού που αντιστοιχεί στο όφελος από τη χρήση του οχήματος και, αφετέρου, στον περιορισμό του ποσού της αποζημίωσης στο 15 % του τιμήματος αγοράς του οχήματος.

98 Υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με τη νομολογία που μνημονεύθηκε στη σκέψη 67 της παρούσας απόφασης, ελλείψει διατάξεων του δικαίου της Ένωσης που να ρυθμίζουν τους λεπτομερείς όρους χορήγησης αποζημίωσης στους αγοραστές τέτοιου οχήματος για τις ζημίες που προκαλούνται από το παράνομο σύστημα αναστολής με το οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα, απόκειται σε κάθε κράτος μέλος να καθορίσει τους λεπτομερείς αυτούς όρους.

99 Πάντως, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 68 της παρούσας απόφασης, δεν συνάδουν με την αρχή της αποτελεσματικότητας λεπτομερείς όροι που καθορίζονται από τα κράτη μέλη και καθιστούν, στην πράξη, αδύνατη ή υπέρμετρα δυσχερή την προσήκουσα

αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη ο αγοραστής μηχανοκίνητου οχήματος λόγω της εκ μέρους του κατασκευαστή του οχήματος παράβασης της απαγόρευσης την οποία προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.

100 Υπό την επιφύλαξη αυτή, επισημαίνεται ότι τα εθνικά δικαστήρια μπορούν νομίμως να μεριμνούν ώστε η προστασία των δικαιωμάτων που εγγυάται η έννομη τάξη της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος του αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος για προσήκουσα αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη λόγω της εκ μέρους του κατασκευαστή του οχήματος παράβασης της απαγόρευσης του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, να μη συνεπάγεται αδικαιολόγητο πλουτισμό των δικαιούχων (πρβλ. απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 94 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

101 Επομένως, απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να διακριβώσει εάν ο συνυπολογισμός του οφέλους που αποκόμισε ο οικείος αγοραστής στο πλαίσιο της χρήσης οχήματος ή, εν προκειμένω, του οφέλους από την πραγματική χρήση των επίμαχων στις διαφορές των κύριων δικών οχημάτων διασφαλίζει την προσήκουσα αποκατάσταση της ζημίας που υπέστησαν οι ενδιαφερόμενοι αγοραστές, εφόσον αποδεικνύεται ότι αυτοί υπέστησαν ζημία συνδεόμενη με την εγκατάσταση στα εν λόγω οχήματα απαγορευμένων συστημάτων αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 (πρβλ. απόφαση Mercedes-Benz Group, σκέψη 95).

102 Στο πλαίσιο αυτό, το γεγονός ότι ένα κράτος μέλος συνδέει την τιμή αγοράς ενός τέτοιου οχήματος με το ποσό της αποζημίωσης για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη ο αγοραστής του οικείου οχήματος δεν μπορεί να θεωρηθεί αντίθετο προς το δίκαιο της Ένωσης, στο μέτρο που η εκτίμηση της έκτασης της ζημίας, η οποία συνίσταται, μεταξύ άλλων, στον κίνδυνο να καταστεί αδύνατη η ταξινόμηση και η χορήγηση άδειας, η πώληση ή η θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, συνδέεται με την τιμή αγοράς.

103 Συναφώς, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι, σύμφωνα με τη νομολογία που απορρέει από την απόφαση του Bundesgerichtshof, η έκταση της αποζημίωσης εμπίπτει στην εκτίμηση του δικαστηρίου της ουσίας, δεν μπορεί όμως να είναι χαμηλότερη του 5 % της τιμής αγοράς ούτε και να υπερβαίνει το 15 % της τιμής αυτής, για λόγους αναλογικότητας.

104 Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου που μνημονεύεται στη σκέψη 66 της παρούσας απόφασης, η πρόβλεψη από κράτος μέλος τέτοιων ορίων αποζημίωσης, η οποία συνίσταται σε ένα κατώτατο και σε ένα ανώτατο ποσοστό επί της τιμής αγοράς, προκειμένου να καθοριστεί το ποσό της προσήκουσας αποζημίωσης της οποίας πρέπει να τύχει ο αγοραστής του οικείου οχήματος, δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να θεωρηθεί αντίθετη προς το δίκαιο της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα όρια αυτά δεν εμποδίζουν την προσήκουσα αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη ο αγοραστής οχήματος εξοπλισμένου με σύστημα αναστολής.

105 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι ο CM αξίωσε την καταβολή ποσού ίσου με το 20 % της τιμής αγοράς ή, τουλάχιστον, με το 15 % της τιμής αυτής, ενώ η DS ζήτησε την καταβολή αποζημίωσης κατά την κρίση του αιτούντος δικαστηρίου, όχι όμως χαμηλότερης του 15 % της τιμής αγοράς.

106 Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει εάν τα όρια αποζημίωσης για τα οποία γίνεται λόγος στη σκέψη 103 της παρούσας απόφασης καθιστούν πρακτικώς αδύνατη ή υπέρμετρα δυσχερή την προσήκουσα αποκατάσταση των ζημιών που υπέστησαν οι CM και DS.

107 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το δίκαιο της Ένωσης έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται, αφενός, στον συνυπολογισμό στο ποσό της αποζημίωσης που οφείλεται στον αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, ο οποίος υπέστη ζημία λόγω του συστήματος αυτού, ποσού που αντιστοιχεί στο όφελος από τη χρήση του οχήματος και, αφετέρου, στον περιορισμό του ποσού της αποζημίωσης στο 15 % του τιμήματος αγοράς του οχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι η αποζημίωση αυτή συνιστά προσήκουσα αποκατάσταση της προκληθείσας ζημίας.

Επί των δικαστικών εξόδων

108 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' 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 (πέμπτο τμήμα) 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 αυτή τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 385/2009 της Επιτροπής, της 7ης 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:

στο πλαίσιο αγωγής ασκούμενης από αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη λόγω της εγκατάστασης στο όχημα παράνομου συστήματος αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, ο κατασκευαστής του οχήματος δεν μπορεί να επικαλεστεί ως λόγο απαλλαγής από τη σχετική ευθύνη του την ύπαρξη αναπόφευκτης πλάνης ως προς τον παράνομο χαρακτήρα του συστήματος αυτού για τον λόγο ότι έχει χορηγηθεί έγκριση ΕΚ τύπου για το εν λόγω σύστημα ή για το όχημα που είναι εξοπλισμένο με το σύστημα αυτό από την αρμόδια εθνική αρχή ή ότι η αρχή αυτή, εάν είχε ερωτηθεί από τον κατασκευαστή, θα είχε επιβεβαιώσει τη νομική εκτίμησή του ως προς τον φερόμενο νόμιμο χαρακτήρα του επίμαχου συστήματος αναστολής.

2) Το άρθρο 4, παράγραφος 1, και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, καθώς και το άρθρο 10, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού 715/2007, όπως αυτός τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 566/2011 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2011,

έχουν την έννοια ότι:

ο αγοραστής οχήματος πρέπει να έχει δικαίωμα αποζημίωσης έναντι του κατασκευαστή αυτοκινήτων σε περίπτωση που υπέστη ζημία οφειλόμενη σε παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, το οποίο εγκαταστάθηκε από τον κατασκευαστή μέσω ενημέρωσης λογισμικού μετά την έγκριση ΕΚ τύπου του οχήματος.

3) **Το δίκαιο της Ένωσης έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται, αφενός, στον συνυπολογισμό στο ποσό της αποζημίωσης που οφείλεται στον αγοραστή οχήματος εξοπλισμένου με παράνομο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, ο οποίος υπέστη ζημία λόγω του συστήματος αυτού, ποσού που αντιστοιχεί στο όφελος από τη χρήση του οχήματος και, αφετέρου, στον περιορισμό του ποσού της αποζημίωσης στο 15 % του τιμήματος αγοράς του οχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι η αποζημίωση αυτή συνιστά προσήκουσα αποκατάσταση της προκληθείσας ζημίας.**

(υπογραφές)