

Υπόθεση C-440/20

**Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως σύμφωνα με το άρθρο 98,
παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου**

Ημερομηνία καταθέσεως:

18 Σεπτεμβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Stuttgart (Γερμανία)

Ημερομηνία της διατάξεως του αιτούντος δικαστηρίου:

18 Σεπτεμβρίου 2020

Ενάγουσα:

S.

Εναγομένη:

AD GmbH

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Αγωγή κατά ασφαλιστικής εταιρίας νομικής προστασίας με αντικείμενο την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης για την άσκηση αγωγής κατά κατασκευαστή αυτοκινήτων, από τον οποίον η ενάγουσα πρόκειται να αξιώσει την καταβολή αποζημίωσης λόγω παρέμβασης στο σύστημα ελέγχου καυσαερίων του αυτοκινήτου που της πώλησε.

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, άρθρο 267 ΣΛΕΕ.

Προδικαστικά ερωτήματα

1. Ερμηνεία του όρου «σύστημα αναστολής»

1-1: Πρέπει το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε ο όρος «στοιχείο σχεδιασμού» να καλύπτει αποκλειστικά και μόνον μηχανικά στοιχεία μιας υλικής κατασκευής;

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προδικαστικό ερώτημα 1-1:

1-2: Πρέπει το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε το σύστημα ελέγχου των εκπομπών να περιλαμβάνει μόνον την αντιρρυπαντική διάταξη που έπεται του κινητήριου συστήματος [π.χ. με τη μορφή καταλυτών οξείδωσης ντίζελ, φίλτρων σωματιδίων πετρελαίου, καταλυτών DeNOx (αναγωγικών καταλυτών των οξειδίων του αζώτου)];

1-3: Πρέπει το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε το σύστημα ελέγχου των εκπομπών να περιλαμβάνει μέτρα τόσο εντός όσο και εκτός κινητήρα που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών;

2. Ερμηνεία της έννοιας «κανονικές συνθήκες χρήσης»

2-1: Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε ως «κανονικές συνθήκες χρήσης» να νοούνται μόνον οι συνθήκες οδήγησης που προβλέπονται στον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC);

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προδικαστικό ερώτημα 2-1:

2-2: Πρέπει το άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, σε συνδυασμό με το [άρθρο] 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε οι κατασκευαστές να οφείλουν να διασφαλίζουν ότι οι οριακές τιμές που καθορίζονται στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού τηρούνται και κατά την καθημερινή χρήση;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο προδικαστικό ερώτημα 2-2:

2-3: Είναι ορθή η ερμηνεία και εφαρμογή του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, υπό την έννοια ότι ως «κανονικές συνθήκες χρήσης» νοούνται οι πραγματικές συνθήκες οδήγησης κατά την καθημερινή χρήση;

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προδικαστικό ερώτημα 2-3:

2-4: Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) [715/2007], να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε ως «κανονικές συνθήκες χρήσης» να νοούνται οι πραγματικές συνθήκες οδήγησης κατά την καθημερινή χρήση βάσει μέσης ταχύτητας 33,6 km/h και μέγιστης ταχύτητας 120,00 km/h;

3. Επιτρεπτό των στρατηγικών ελέγχου εκπομπών που εξαρτώνται από τη θερμοκρασία

3-1: Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε να απαγορεύεται εξοπλισμός οχήματος στο πλαίσιο του οποίου κατασκευαστικό στοιχείο το οποίο προβλέπεται ότι θα επηρεάσει τις εκπομπές του οχήματος έχει σχεδιαστεί κατά τρόπον ώστε ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων να ρυθμίζεται ούτως ώστε να εξασφαλίζει λειτουργία χαμηλών εκπομπών μόνον μεταξύ 20° και 30 °C και να μειώνεται σταδιακά εκτός αυτού του εύρους θερμοκρασιών;

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προδικαστικό ερώτημα 3-1:

3-2: Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε να απαγορεύεται πάντως ένα σύστημα αναστολής όταν εκτός του εύρους θερμοκρασιών 20° έως 30°C λειτουργεί συνεχώς προς προστασία του κινητήρα με αποτέλεσμα να μειώνεται σε σημαντικό βαθμό η ανακυκλοφορία των καυσαερίων;

4. Ερμηνεία της έννοιας «ανάγκη» υπό την έννοια της εξαιρέσεως

4-1: Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε η χρήση συστημάτων αναστολής να είναι αναγκαία κατά την έννοια της διατάξεως αυτής μόνον εάν, ακόμη και αν χρησιμοποιούνταν η τεχνολογία αιχμής που ήταν διαθέσιμη κατά το χρονικό σημείο χορηγήσεως της εγκρίσεως τύπου για το συγκεκριμένο μοντέλο οχήματος, δεν θα μπορούσε να διασφαλιστεί η προστασία του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και η ασφαλής λειτουργία του οχήματος;

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προδικαστικό ερώτημα 4-1:

4-2: Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) [715/2007] να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε η χρήση συστημάτων αναστολής να μην είναι αναγκαία κατά την έννοια της διατάξεως αυτής εάν οι αποθηκευμένες παράμετροι στο σύστημα ελέγχου του κινητήρα έχουν επιλεγεί κατά τρόπον ώστε ο καθαρισμός των καυσαερίων, καθόσον έχει ρυθμιστεί κατά τρόπον ώστε να εξαρτάται από τη θερμοκρασία, να μην ενεργοποιείται καθόλου ή να ενεργοποιείται σε περιορισμένο μόνο βαθμό, λόγω των συνήθως αναμενόμενων θερμοκρασιών κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους;

5. Ερμηνεία του όρου «ζημία» υπό την έννοια της εξαιρέσεως

5-1: Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε μόνον ο κινητήρας να προστατεύεται από ζημία;

5-2: Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε να μη γίνεται δεκτό ότι στοιχειοθετείται η έννοια της ζημίας όταν πρόκειται για τα αποκαλούμενα αναλώσιμα εξαρτήματα (όπως π.χ. η βαλβίδα EGR [exhaust gas recirculation: ανακυκλοφορία καυσαερίων]);

5-3: Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται κατά τρόπον ώστε και άλλα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος, ιδίως τα στοιχεία που έπονται του συστήματος εξαγωγής καυσαερίων, να προστατεύονται από ζημία ή ατύχημα;

6. Έννομα αποτελέσματα των παραβάσεων του δικαίου της Ένωσης και κυρώσεις τις οποίες επισύρουν

6-1: Πρέπει το άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 4, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, καθώς και το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπον ώστε να προστατεύουν τουλάχιστον και το δικαίωμα της οικονομικής αυτοδιάθεσης του αγοραστή ενός οχήματος το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007;

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προδικαστικό ερώτημα 6-1:

6-2: Πρέπει το άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 4, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, καθώς και το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπον ώστε τα κράτη μέλη να πρέπει να διαθέτουν μηχανισμό επιβολής κυρώσεων ο οποίος να παρέχει στους αγοραστές οχημάτων, για λόγους πρακτικής αποτελεσματικότητας, το δικαίωμα άσκησης ενδίκων βοηθημάτων για την κατίσχυση του δικαίου της Ένωσης σχετικά με τη ρύθμιση της αγοράς;

6-3: α) Έχει η πρόβλεψη «αποτελεσματικών, ανάλογων και αποτρεπτικών» μέτρων κατά το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, την έννοια ότι η μνημονευόμενη στον νόμο ζημία που υπέστη ο αγοραστής του οχήματος δεν είναι δυνατόν να εξουδετερωθεί ή να περιορισθεί δια της πραγματικής δυνατότητας χρήσεως ενός οχήματος που δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007;

β) Επιτάσσει η συμφυής προς το δίκαιο της Ένωσης αρχή της πρακτικής αποτελεσματικότητας η έννοια των «αποτελεσματικών, ανάλογων και αποτρεπτικών» μέτρων κατά το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, να διαφοροποιείται αναλόγως του αν η παράβαση κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, διαπράχθηκε εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, και μόνον στην τελευταία περίπτωση να δικαιολογείται να συνυπολογιστεί η πραγματική δυνατότητα χρήσης του αγορασθέντος οχήματος;

γ) Έχει η πρόβλεψη «αποτελεσματικών, ανάλογων και αποτρεπτικών» μέτρων κατά το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, την έννοια ότι, και στην περίπτωση συμψηφισμού της ωφέλειας ο κατασκευαστής του οχήματος πρέπει να καταβάλει χρηματικό ποσό ως αποζημίωση χρήσεως του εισπραχθέντος κεφαλαίου, ήτοι του αντιτίμου, και μάλιστα εντόκως;

δ) Έχει η πρόβλεψη «αποτελεσματικών, ανάλογων και αποτρεπτικών» μέτρων κατά το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, την έννοια ότι ο κατασκευαστής οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 δεν πρέπει να δικαιούται, οπωσδήποτε από τότε που περιήλθε σε αυτόν η πρώτη σοβαρή όχληση του αγοραστή για την επιστροφή του οχήματος, να προτείνει συμψηφισμό της πραγματικής δυνατότητας χρήσης του οχήματος με το τίμημα αυτού που εισέπραξε ως αντιπαροχή;

6-4: Πρέπει τα άρθρα 18, παράγραφος 1, και 26, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται υπό την έννοια ότι ο κατασκευαστής αθετεί την υποχρέωσή του για χορήγηση ισχύοντος πιστοποιητικού συμμόρφωσης κατά το άρθρο 18, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ όταν έχει εγκαταστήσει στο όχημα απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, ενώ η διάθεση στην αγορά ενός τέτοιου οχήματος προσκρούει στην απαγόρευση πώλησεως χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης κατά το άρθρο 26, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ;

6-5: Έχουν ο κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 και η οδηγία 2007/46/ΕΚ την έννοια ότι οι οριακές τιμές που καθορίζονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης κατά την έννοια του άρθρου 18, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΚ) 385/2009 παρέχουν δικαιώματα προστασίας του αγοραστή κατά τρόπον ώστε, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις επηρεάζουσες την ποιότητα του οχήματος οριακές τιμές του κανονισμού ή προς το διέπον την άδεια κυκλοφορίας δίκαιο, να αποκλείεται, βάσει του δικαίου της Ένωσης, ο συμψηφισμός της ωφέλειας από τη χρήση κατά την ασκούμενη έναντι του κατασκευαστή υπαναχώρηση από τη σύμβαση πώλησεως του οχήματος;

Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ης 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: Άρθρο 3, σημείο 10, άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, άρθρο 13□

Κανονισμός (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων: Άρθρο 3, σημεία 6 και 9□

Κανονισμός (ΕΚ) 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκινήτων

οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ: Άρθρο 2, παράγραφος 1, άρθρο 3, σημείο 8, άρθρο 5, παράγραφος 3 □

Κανονισμός (ΕΚ) 385/2009 της Επιτροπής, της 7ης Μαΐου 2009, για την αντικατάσταση του παραρτήματος IX της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο): Παράρτημα IX.

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 ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο): Άρθρο 18, παράγραφος 1, άρθρο 26, παράγραφος 1 □

Σχετικές διατάξεις του διεθνούς δικαίου

Κανονισμός αριθ. 83 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UN/ECE) – Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την εκπομπή ρύπων σύμφωνα με τις απαιτήσεις για το καύσιμο του κινητήρα [2015/1038] (ΕΕ 2015, L 172, σ. 1): Σημείο 2.16

Σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (γερμανικός αστικός κώδικας, στο εξής: BGB): Άρθρα 823, 826, 849, 249 □

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 ρυμουλκούμενων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (στο εξής EG-FGV): Άρθρο 6, παράγραφος 1.

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της διαδικασίας

- 1 Στις 15 Μαρτίου 2012 η ενάγουσα αγόρασε ένα όχημα τύπου BMW X3 XDrive 25D κατηγορίας Euro 5. Το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά τον Μάρτιο του 2012. Μεταξύ της εναγομένης και της ενάγουσας έχει συναφθεί ασφάλιση νομικής προστασίας.
- 2 Με έγγραφη αναγγελία της 27ης Μαρτίου 2019, η ενάγουσα γνωστοποίησε στην εναγομένη ότι προτίθεται να εγείρει αξιώσεις λόγω της παρέμβασης στο σύστημα ελέγχου καυσαερίων του οχήματος που αγόρασε και ζήτησε από την τελευταία να της παρέχει κάλυψη νομικής προστασίας. Η εναγομένη, με έγγραφη απάντηση της 2ας Μαΐου 2019, αρνήθηκε να της παρέχει την κάλυψη με την αιτιολογία ότι δεν εντοπίστηκε στους κινητήρες της αυτοκινητοβιομηχανίας BMW κάποιο παράτυπο λογισμικό ανίχνευσης κύκλου δοκιμής, παρά μόνον ένα θερμοκρασιακό παράθυρο η χρήση του οποίου δεν απαγορεύεται βάσει της ισχύουσας γερμανικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας.
- 3 Κατόπιν αυτού, εκδόθηκε οιονεί διαιτητική απόφαση από εμπειρογνώμονα δικηγόρο την οποία ωστόσο η εναγομένη δεν αποδέχθηκε. Η τελευταία ισχυρίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι δεν διατάχθηκε από τις αρχές η ανάκληση του μοντέλου που αγόρασε η ενάγουσα, ούτε και επίκειται η λήψη κάποιου παρόμοιου μέτρου. Κατόπιν τούτου η ενάγουσα ενήγαγε την εναγομένη αξιώνοντας την παροχή κάλυψης νομικής προστασίας.

Κυριότερα επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

- 4 Η ενάγουσα υποστηρίζει ότι σε γενικές γραμμές απαγορεύεται η τοποθέτηση θερμοκρασιακού παραθύρου που ενεργοποιεί τον καθαρισμό καυσαερίων εντός προκαθορισμένου θερμοκρασιακού εύρους. Ως εκ τούτου διατηρεί έναντι του κατασκευαστή του οχήματος αξιώσεις αποζημίωσης λόγω αδικοπραξίας, σύμφωνα με το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με τον κανονισμό 715/2007 καθώς και το άρθρο 826 του BGB. Προκειμένου όμως να καταστεί εφικτή η προβολή των αξιώσεων αυτών, πρέπει οπωσδήποτε, κατά την ενάγουσα, να προηγηθεί η έγκριση της εναγομένης για την κάλυψη νομικής προστασίας. Σε περίπτωση δε αναστροφής της πώλησης, η ενάγουσα θεωρεί ότι δεν υποχρεούται σε καταβολή αποζημίωσης χρήσης για τον χρόνο της πραγματικής δυνατότητας χρήσης του οχήματος, διότι μια τέτοια υποχρέωση αντίκειται στο δίκαιο της Ένωσης.
- 5 Η εναγομένη επικαλείται ότι ούτε η Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων, Γερμανία) διέταξε την ανάκληση του συγκεκριμένου μοντέλου αυτοκινήτου ούτε και η εισαγγελία κίνησε σχετική διαδικασία προκαταρκτικής εξέτασης. Συνεπώς, δεν είναι δυνατόν να προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη. Η εμπορία ενός οχήματος με κινητήρα που διαθέτει θερμοκρασιακό παράθυρο, δεν συνιστά, κατά την εναγομένη, ζημία με πρόθεση και αντικείμενη στα χρηστά ήθη κατά την έννοια του άρθρου 826 του BGB. Ο δε

κανονισμός 715/2007 δεν περιλαμβάνει προστατευτικές διατάξεις κατά την έννοια του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB. Αφού λοιπόν οι οριακές τιμές εκπομπών των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ούτως ή άλλως προέκυψαν με βάση λεπτομερώς καθορισμένες συνθήκες δοκιμής, δεν έχουν σημασία οι επιδόσεις εκπομπών του αυτοκινήτου εκτός συνθηκών δοκιμής, ήτοι κατά την καθημερινή χρήση.

- 6 Σύμφωνα λοιπόν με την εναγομένη, η ανάγκη χρήσης κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι δικαιολογεί κάθε –προληπτικό– μέτρο που λαμβάνεται για την αποφυγή βλάβης των κατασκευαστικών στοιχείων του κινητήρα. Εν προκειμένω δε, η επίδικη ανακυκλοφορία καυσαερίων που η λειτουργία της ρυθμίζεται από κομβικό εξάρτημα (στο εξής: βαλβίδα EGR), που περιορίζεται ανάλογα με τη θερμοκρασία περιβάλλοντος, δικαιολογείται για λόγους προστασίας των κατασκευαστικών στοιχείων εξαρτημάτων του κινητήρα.
- 7 Σε κάθε περίπτωση άλλωστε, υποστηρίζει η εναγομένη, θα συνυπολογιστεί το όφελος που αποκόμισε η ενάγουσα από τη χρήση του οχήματος, με αποτέλεσμα την απομείωση της επιδικασθησόμενης αποζημίωσης, σύμφωνα με τη νομολογία του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της αποφάσεως περί παραπομπής

- 8 Το αιτούν δικαστήριο παραθέτει πρώτα τις τεχνικές βάσεις λειτουργίας του συστήματος καθαρισμού καυσαερίων στους κινητήρες ντίζελ και ιδίως του θερμοκρασιακού παράθυρο. Παράλληλα, επισημαίνει ότι όλοι οι γνωστοί κινητήρες ντίζελ νέας τεχνολογίας διαθέτουν τουλάχιστον μία υποδοχή βαλβίδας EGR.
- 9 Κατά τη λειτουργία της βαλβίδας EGR, ένα μέρος του ατμοσφαιρικού αέρα που αναρροφάται από τον κινητήρα αντικαθίσταται με καυσαέριο. Αυτή η διοχέτευση επιτυγχάνεται μέσω της βαλβίδας EGR. Επειδή όμως τα καυτά ανακυκλούμενα καυσαέρια έρχονται σε επαφή με τον ατμοσφαιρικό αέρα που έχει ψυχθεί από τον ενδιάμεσο ψύκτη, υφίσταται κατ' αρχήν ο κίνδυνος να δημιουργηθούν επικαθίσεις ρύπων ή οξειδώσεις, οι οποίες μπορεί να προκαλέσουν βλάβη της βαλβίδας EGR. Ο κίνδυνος συγκέντρωσης υπολειμμάτων ρύπων αυξάνεται σε πιο ψυχρές εξωτερικές θερμοκρασίες, ενώ η ανακυκλοφορία των καυσαερίων αποδίδει πλήρως σε εξωτερικές θερμοκρασίες μεταξύ 20 και 30° C.
- 10 Για να παρακαμφθεί ο κίνδυνος αυτός, τίθεται σε ανακυκλοφορία μόνον ένα μέρος του καυσαερίου. Επειδή τα συστήματα του κινητήρα δεν επαρκούν από μόνα τους για να διατηρήσουν τις εκπομπές των ρύπων κάτω από τα επίπεδα των οριακών τιμών, χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά μέσα υπό την μορφή συστημάτων μετεπεξεργασίας καυσαερίων. Τέτοιου είδους συστήματα, που χρησιμοποιούνται μαζί με τον καταλύτη οξείδωσης και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ για την μετεπεξεργασία καυσαερίων, αποτελούν κατά κύριο λόγο οι καταλύτες αποθήκευσης NO_x (οξειδίων του αζώτου) και τα συστήματα

επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής. Το επίμαχο όχημα δεν διαθέτει σύστημα επιλεκτικής καταλυτικής αναγωγής.

- 11 Όσον αφορά δε την ένδικη διαφορά που εκκρεμεί ενώπιόν του, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει κατ' αρχάς ότι η υποχρέωση που απορρέει από τη σύμβαση ασφάλισης νομικής προστασίας που συνάπτεται μεταξύ ασφαλιστή και λήπτη της ασφάλισης, συνίσταται κατά κανόνα στην παροχή νομικής προστασίας προκειμένου να έχει ο τελευταίος τα απαραίτητα μέσα για τη δικαστική διεκδίκηση των νομίμων δικαιωμάτων του, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή έχει αρκετές πιθανότητες επιτυχίας. Κατά συνέπεια, πρέπει να είναι τουλάχιστον ίδιες οι πιθανότητες μιας θετικής για τον λήπτη της ασφάλισης έκβασης του δικαστικού αγώνα, με εκείνες ενός αρνητικού αποτελέσματος. Πρέπει επίσης να φαίνεται πιθανόν ότι ο λήπτης της ασφάλισης θα κατορθώσει να αποδείξει με παραδεκτά και κατάλληλα αποδεικτικά μέσα τα πραγματικά περιστατικά για τα οποία φέρει το βάρος της απόδειξης. Γενικώς όμως δεν είναι θεμιτό ο ασφαλιστής, κατά την στάθμιση των πιθανοτήτων ευδοκίμησης, να υπολογίζει τις δυνατότητες απόδειξης της αγωγής, αξιολογώντας ο ίδιος εκ των προτέρων τα αποδεικτικά μέσα.
- 12 Στην προκειμένη περίπτωση, μόνον κατόπιν αποφάσεως του Δικαστηρίου επί των ζητημάτων που τίθενται με τα προδικαστικά ερωτήματα είναι δυνατόν να διαφανεί αν η αγωγή έχει πιθανότητες να ευδοκιμήσει. Ήδη η έκβαση της δίκης για την παροχή της ασφαλιστικής κάλυψης εξαρτάται από το αν οι διατάξεις του κανονισμού 715/2007 ή της οδηγίας 2007/46 έχουν ως σκοπό την προστασία των τρίτων. Επιπλέον, πρέπει να αποσαφηνιστεί αν η τοποθέτηση θερμοκρασιακού παραθύρου είναι γενικώς σύμφωνη με τον κανονισμό 715/2007, και αν πιθανή παράβαση του κανονισμού μπορεί να θεμελιώσει αξίωση αποζημίωσης βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6, παράγραφος 1, και 27, παράγραφος 1, του EG-FGV, ή με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007.
- 13 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι σε γενικές γραμμές δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ανιχνευτών θερμοκρασίας σε κινητήρες ντίζελ, ανεξαρτήτως αν η Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων) προέβη σε ανάκληση των οχημάτων αυτών ή όχι. Η γενική αρχή του *effet utile* επιτάσσει την καθιέρωση υπέρ των αγοραστών οχημάτων ενός μηχανισμού κυρώσεων, η επιβολή των οποίων δεν εξαρτάται ακριβώς από το αν η Kraftfahrt-Bundesamt προβαίνει σε ανάκληση οχημάτων σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης.
- 14 Η ενάγουσα στηρίζει την αξίωσή της προς αποζημίωση, για την επιτυχή διεκδίκηση της οποίας ζητεί την ασφαλιστική κάλυψη, στο γεγονός ότι ο κατασκευαστής του οχήματος την επιβάρυνε με μια ανεπιθύμητη δέσμευση και της μεταβίβασε ένα όχημα που εξ αρχής δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις αδειοδότησης. Η ευδοκίμηση της σχετικής αγωγής αποζημίωσης εξαρτάται από την ερμηνεία του κανονισμού 715/2007, δηλαδή από το αν αποσκοπεί στην προστασία των ιδιωτών, και επομένως αποτελεί κανόνα δικαίου που παρέχει

έννομη προστασία [προστατευτική διάταξη] υπό την έννοια του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB.

- 15 Το αιτούν δικαστήριο στην αιτιολογική σκέψη 17 του προοιμίου του κανονισμού 715/2007 διακρίνει τη σημασία που έχει αυτός για την προστασία των ιδιωτών. Μολονότι σε αυτήν δεν γίνεται μνεία για εκπομπές οξειδίων του αζώτου, δεν θα μπορούσε ωστόσο να υποστηριχθεί ότι ο νομοθέτης επιδιώκει μεν να διασφαλίσει την παροχή αντικειμενικών και ακριβών πληροφοριών στους πελάτες και τους χρήστες για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, πλην όμως επιτρέπει ταυτόχρονα να τους αποκρύπτεται ότι δεν τηρούνται τα όρια που θέτει ο κανονισμός για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου. Η παραδοχή της προστασίας των ιδιωτών συνάδει άλλωστε με το πλαίσιο ευθύνης που προβλέπεται στον κανονισμό 715/2007, ιδίως στο άρθρο 13 αυτού.
- 16 Τόσο ο κανονισμός 715/2007 όσο και ο κανονισμός 692/2008, δεν θέτουν συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές για το πώς πρέπει να λειτουργεί το σύστημα καθαρισμού καυσαερίων. Παραμένει ευθύνη των κατασκευαστών η επιλογή της κατάλληλης τεχνικής λύσης που θα εξασφαλίσει τη συμμόρφωση προς τις οριακές τιμές ρύπων.
- 17 Οι κατασκευαστές οφείλουν να αποδείξουν ότι οι εκπομπές καυσαερίων του οχήματός τους ελέγχονται σύμφωνα με τα πρότυπα ελέγχου εκπομπών που περιγράφονται στον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC). Ο έλεγχος βάσει του νέου ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης (NEDC) αποτελείται από τέσσερις επαναληπτικές δοκιμές με οδήγηση εντός πόλης και από τη δοκιμή με οδήγηση εκτός πόλης. Κατά τη δοκιμαστική οδήγηση εκτός πόλης η ανώτατη ταχύτητα ανέρχεται στα 120 km/h. Η μέση ταχύτητα ανέρχεται σε 33,6 km/h για μια συνολική απόσταση 11,03 km.
- 18 Τα συστήματα αναστολής δεν επιτρέπονται βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 715/2007. Ο όρος «σύστημα αναστολής» παραπέμπει στο πρότυπο της ρύθμισης του σημείου 2.16, του κανονισμού αριθ. 83 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη.
- 19 Για την έννοια του συστήματος αναστολής, τίθεται εν συνεχεία το ερώτημα πώς νοούνται οι όροι που μνημονεύονται στον ορισμό του. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν ως στοιχεία σχεδιασμού νοούνται τα αποκλειστικά και μόνον μηχανικά στοιχεία μιας υλικής κατασκευής, και αν ως σύστημα ελέγχου εκπομπών νοείται μόνον το σύστημα καθαρισμού καυσαερίων που τοποθετείται έξω από τον κινητήρα και έπεται αυτού, όχι όμως και οι παρεμβάσεις που γίνονται στο εσωτερικό του κινητήρα για την ανακυκλοφορία των καυσαερίων.
- 20 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η σαφής διατύπωση του ορισμού που δίνει το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 στην έννοια του συστήματος αναστολής, δεν αφήνει περιθώρια διαφορετικής αντιμετώπισης των παρεμβάσεων που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών στο σύστημα ελέγχου καυσαερίων

και γίνονται στο εσωτερικό του κινητήρα από τις αντίστοιχες παρεμβάσεις που γίνονται εκτός αυτού.

- 21 Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, πώς νοούνται οι «κανονικές συνθήκες χρήσης». Λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες γλωσσικές αποδόσεις του κανονισμού 715/2007, εκτιμά ότι δεν εμπίπτουν στην έννοια αυτή μόνον οι συνθήκες εργαστηρίου, διότι εννοούνται συγκεκριμένες συνθήκες που επικρατούν στην οδική κυκλοφορία. Δεδομένου ότι ο κανονισμός 692/2008 περιέχει διατάξεις για την εφαρμογή του κανονισμού 715/2007 χωρίς να τροποποιεί τις συνεπαγόμενες υποχρεώσεις, δεν θεωρείται ότι καθορίζει το πλαίσιο της εφαρμογής του. Συνεπώς, η συμμόρφωση προς τις οριακές τιμές που καθορίζονται στον κανονισμό 715/2007 είναι πάντοτε υποχρεωτική ανεξαρτήτως θερμοκρασίας και όχι μόνον υπό τις συνθήκες των διαδικασιών δοκιμής. Το αιτούν δικαστήριο, λαμβάνοντας υπόψη την ιστορική και τελολογική ερμηνεία και με βάση τη συγκριτική αποτίμηση του παράλληλου κανονισμού 595/2009, ο οποίος ισχύει για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αλλά και για τα ιδιαιτέρως βαριά επιβατικά οχήματα της κατηγορίας M1, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ως «κανονικές συνθήκες χρήσης» νοούνται αυτές που επικρατούν κατά την συνήθη καθημερινή λειτουργία του οχήματος και όχι οι συνθήκες των διαδικασιών δοκιμής. Ωστόσο, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι παράμετροι που καθορίζουν τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC) με βάση τη μέση ταχύτητα των 33,6 km/h και τη μέγιστη ταχύτητα των 120 km/h κατά την καθημερινή χρήση.
- 22 Δεδομένου ότι τόσο ο κανονισμός 715/2007 όσο και ο κανονισμός 692/2008, δεν θέτουν συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές για το πώς πρέπει να λειτουργεί το σύστημα καθαρισμού καυσαερίων, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, αν επιτρέπεται η εφαρμογή ενός συστήματος εκπομπών καυσίμων, υπό τη μορφή Thermofenster [θερμοκρασιακού παραθύρου], που ρυθμίζει τη λειτουργία του ανάλογα με τις τιμές της θερμοκρασίας, και αν η επιλογή αυτής της τεχνικής λύσης τελικά εμπίπτει στην απαγόρευση τοποθέτησης συστημάτων αναστολής.
- 23 Η χρήση συστημάτων αναστολής επιτρέπεται κατ' εξαίρεση μόνον στις περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι αναγκαία για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος. Προβλέπονται επίσης εξαιρέσεις για το στάδιο εκκίνησης του κινητήρα και για τις συνθήκες που έχουν περιληφθεί στις διαδικασίες δοκιμής. Με βάση λοιπόν τις ανωτέρω εξαιρέσεις, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι οι λόγοι προστασίας του κινητήρα και των εξαρτημάτων του δεν παρέχουν άλλοθι για απεριόριστη χρονικά λειτουργία των συστημάτων αναστολής.
- 24 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η ύπαρξη ανάγκης για την προστασία του κινητήρα πρέπει να καθορίζεται κατά τρόπο συγκεκριμένο-εξατομικευμένο ή αφηρημένο-κανονιστικό. Παράλληλα, επισημαίνει ότι ο συγκεκριμένος-εξατομικευμένος προσδιορισμός μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την ευνοϊκότερη αντιμετώπιση των παλαιότερων κινητήρων ή των κατασκευαστικά ιδιαιτέρως ευπαθών συστημάτων μετεπεξεργασίας καυσαερίων, και για τον λόγο αυτόν

υποστηρίζει την εφαρμογή ενός αυστηρού και αντικειμενικού κανονιστικού κριτηρίου.

- 25 Στην περίπτωση που γινόταν δεκτό ότι επιτρέπεται το Thermofenster [θερμοκρασιακό παράθυρο], το αιτούν δικαστήριο διερωτάται περαιτέρω αν τούτο θα ίσχυε και για μια περίπτωση χρήσης κατά την οποία ο καθαρισμός των καυσαερίων εκτός του εύρους θερμοκρασιών 20° έως 30°C υπολειτουργεί μονίμως. Παρεμπιπτόντως, επισημαίνει ότι η μέση ετήσια θερμοκρασία στον τόπο διαμονής της ενάγουσας έχει ως αποτέλεσμα η υπολειτουργία του καθαρισμού καυσαερίων κατά τη χρήση του επίμαχου οχήματος να είναι ο κανόνας και όχι η εξαίρεση. Ειδικά λόγω των θερμοκρασιών που επικρατούν στη Γερμανία και στην Ευρώπη, είναι απαραίτητη η ερμηνεία της έννοιας της ανάγκης από το Δικαστήριο.
- 26 Το αιτούν δικαστήριο υποβάλει επίσης αίτημα να ερμηνευθεί η έννοια της ζημίας. Διερωτάται ιδίως αν αρκεί οποιαδήποτε ζημία έστω και τόσο μικρή, όπως επί παραδείγματι μίας βαλβίδας EGR το κόστος της οποίας κυμαίνεται μεταξύ 40 και 200 ευρώ. Λαμβάνοντας υπόψη διάφορες γλωσσικές αποδόσεις του κανονισμού 715/2007 και του επιδιωκόμενου σκοπού, το αιτούν δικαστήριο κλίνει προς την άποψη ότι δεν πληροί τις ανωτέρω προϋποθέσεις οποιαδήποτε ζημία. Παράλληλα επισημαίνει και ότι δεν δημιουργούνται κατάλοιπα καύσης στη βαλβίδα EGR σε θερμοκρασίες περιβάλλοντος μεταξύ 20° και 30°C. Η κατασκευή της είναι τέτοια ώστε να διοχετεύει το μείγμα αναρροφώμενου ατμοσφαιρικού αέρα και ανακυκλούμενων καυσαερίων με τέτοιον τρόπο, ώστε η θερμοκρασία του ατμοσφαιρικού αέρα που παρέχεται στον κινητήρα να κυμαίνεται σταθερά στο ιδανικό θερμοκρασιακό εύρος μεταξύ των 20° και 30°C.
- 27 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των έννομων αποτελεσμάτων και των κυρώσεων που επισύρουν οποιεσδήποτε διαπιστωμένες παραβάσεις του δικαίου της Ένωσης, διερωτώμενο ιδίως αν οι διατάξεις που προβλέπουν τις κυρώσεις αυτές αποσκοπούν στην προστασία των ιδιωτικών συμφερόντων.
- 28 Η επιταγή της αποτελεσματικότερης δυνατής εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης και οι αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 2002, *Muñoz* και *Superior Fruiticola*, C-253/00, EU:C:2002:497, καθώς και της 25ης Ιουλίου 2008, *Janecek*, C-237/07, EU:C:2008:447, συνηγορούν υπέρ της απόψεως ότι σκοπεύεται η προστασία των ιδιωτικών συμφερόντων. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, είναι δυνατόν η πλήρης αποτελεσματικότητα της νομοθεσίας της Ένωσης με την οποία καθιερώνονται ποιοτικά πρότυπα, να συνεπάγεται ότι η τήρηση αυτών μπορεί να επιβληθεί και δια της δικαστικής οδού ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων. Επιπλέον, μπορεί ο εν γένει αποκλεισμός της δυνατότητας του θιγόμενου προσώπου να αξιώσει την τήρηση υποχρέωσης που προβλέπεται από οδηγία, να μη συνάδει προς τον δεσμευτικό χαρακτήρα μιας οδηγίας που σκοπό έχει την προστασία της δημόσιας υγείας.

29. Ακόμη και στο πλαίσιο των διατάξεων του άρθρου 6, παράγραφος 1, και του άρθρου 27 του EG-FGV, τα οποία στηρίζονται στα άρθρα 18, παράγραφος 1, και 26, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/EK, τίθεται το ερώτημα αν, στη μεταγενέστερη δίκη κατά του κατασκευαστή, η ζημία που επικαλείται η ενάγουσα περιλαμβάνεται στις περιπτώσεις που προστατεύονται με την καθιέρωση ποιοτικών προτύπων. Οι πράξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θεσπίζονται για την πλήρη εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών των οχημάτων αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, στην προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος, στη λελογισμένη χρήση ενέργειας και στην αποτελεσματική προστασία από μη εξουσιοδοτημένη χρήση. Ακόμη και αν το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία, στο εξής: BGH) και πολλά δικαστήρια της ουσίας δεν κάνουν δεκτό ότι οι εν λόγω διατάξεις αποσκοπούν στην προστασία των τρίτων, το αιτούν δικαστήριο, λόγω της νομικής σημασίας του πιστοποιητικού συμμόρφωσης βάσει άλλων γλωσσικών αποδόσεων της οδηγίας, διαβλέπει την ύπαρξη επαρκών λόγων ώστε να γίνει δεκτό ότι οι προαναφερθείσες διατάξεις αποσκοπούν και στην προστασία των ιδιωτών.
30. Εφόσον η ενάγουσα έχει δικαίωμα αποζημίωσης, τίθεται περαιτέρω το ερώτημα σχετικά με τον υπολογισμό της ζημίας. Πρέπει λοιπόν κυρίως να διευκρινιστεί αν τοκίζεται το τίμημα που κατέβαλε ο αγοραστής για το όχημα και αν ο τελευταίος υποχρεούται να αποδώσει το οικονομικό όφελος που αποκόμισε από τη χρήση του οχήματος. Με αυτόν τον τρόπο άλλωστε προσδιορίζεται και η έκταση της ασφαλιστικής κάλυψης που θα λάβει η ενάγουσα, ζήτημα το οποίο καλείται να επιλύσει το αιτούν δικαστήριο.
31. Με την απόφαση της 17ης Απριλίου 2008, *Quelle*, C-404/06, EU:C:2008:231, το Δικαστήριο κατέστησε σαφές ότι η οδηγία για τις πωλήσεις στους καταναλωτές απαγορεύει εθνική νομοθετική ρύθμιση σύμφωνα με την οποία ο πωλητής, κατόπιν παραδόσεως του προϊόντος που δεν πληροί τους όρους της σύμβασης, έχει δικαίωμα αποζημίωσης για τα οφέλη που αντλήθηκαν από τη χρήση αυτού μέχρι την αντικατάστασή του από το νέο προϊόν. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες – όπως εν προκειμένω – πρόκειται για αναστροφή πωλήσεως οχήματος, η από μέρους του κατασκευαστή του οχήματος δικαστική διεκδίκηση τέτοιων αξιώσεων μπορεί να έχει ως επακόλουθο η ένδικη διαδικασία να έχει την ίδια διάρκεια με τον συνολικό χρόνο κατά τον οποίο αναμένεται ο αγοραστής να επωφεληθεί οικονομικά από την χρήση του οχήματος. Αυτό όμως θα επέφερε απαλλαγή του κατασκευαστή πέραν του προσήκοντος μέτρου. Ακόμη και η εφαρμογή της γενικής αρχής *effet utile* του κανονισμού 715/2007 ως αποτρεπτικού μέτρου συνηγορεί υπέρ της μη παραχώρησης του οφέλους, τουλάχιστον στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η βλάβη που προκλήθηκε ήταν σκόπιμη και αντίθετη προς τα χρηστά ήθη. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι χρήζει διευκρίνισης, εάν η επιταγή της επιβολής αποτελεσματικών και αποτρεπτικών κυρώσεων υποχρεώνει τον κατασκευαστή στην περίπτωση αναστροφής πωλήσεως να αποδώσει νομιμοτόκως το τίμημα που είχε εισπράξει.

- 32 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η αξίωση αποζημίωσης της ενάγουσας θα περιοριζόταν *de facto* αν καταλογιζόταν εις βάρος της το όφελος που θα συνέχιζε να αποκομίζει από τη χρήση του οχήματος, με αποτέλεσμα την αλληπάλληλη απομείωση της καταβληθησομένης αποζημίωσης. Στην περίπτωση αυτή θα συνέτρεχε και παράβαση της επιταγής για την επιβολή αποτρεπτικών κυρώσεων.
- 33 Η χορήγηση της έγκρισης για την ασφαλιστική κάλυψη εξαρτάται από το επιτρεπτό της χρήσης Thermofenster [θερμοκρασιακού παραθύρου] και από την έκταση των κυρώσεων που προβλέπουν οι κανόνες του ενωσιακού δικαίου. Το αιτούν δικαστήριο έχει επίγνωση του γεγονότος ότι για την επιδίκαση των αξιώσεων στο πλαίσιο αγωγής με αίτημα την παροχή κάλυψης νομικής προστασίας, αρκεί οι πιθανότητες επιτυχούς έκβασης της κύριας δίκης να είναι τουλάχιστον ίδιες με τις πιθανότητες αρνητικού αποτελέσματος. Ωστόσο, δεδομένου ότι τα κρίσιμα για την έκδοση της αποφάσεως προδικαστικά ερωτήματα δεν είχαν τεθεί μέχρι τώρα ενώπιον του Δικαστηρίου, εκτιμά ότι θα είναι σε θέση να καταλήξει σε απόφαση ως προς τις πιθανότητες της εξέλιξης της επικείμενης δίκης μόνον αφού απαντηθούν τα προδικαστικά ερωτήματα από το Δικαστήριο.
- 34 Από τις απαντήσεις που θα δοθούν στα διαδοχικώς αλληλοσυνδεόμενα προδικαστικά ερωτήματα, θα κριθεί αν –και ενδεχομένως κατά πόσο– πρέπει να επιδικαστεί στην ενάγουσα η αιτούμενη ασφαλιστική κάλυψη.