

Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως κατά το άρθρο 98, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου

Ημερομηνία καταθέσεως:

13 Μαρτίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Stuttgart (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

13 Μαρτίου 2020

Ενάγων:

O.

Εναγομένη:

P.

Αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης

Επιτρεπτό των συστημάτων αναστολής σε μηχανοκίνητα οχήματα

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, άρθρο 267 ΣΛΕΕ

Προδικαστικά ερωτήματα

1. Ερμηνεία της έννοιας «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 μόνο μηχανικά στοιχεία μιας φυσικής 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 μόνο 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 μόνο οι συνθήκες οδήγησης του νέου ευρωπαϊκού κύκλου 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: 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;

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 μόνο 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 για λόγους προστασίας 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» κατά 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 την περιουσία του αγοραστή 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 κατάρτιση του δικαίου της Ένωσης σχετικά με τη ρύθμιση της αγοράς;

6-3: Πρέπει το **άρθρο 18, παράγραφος 1, και [το άρθρο] 26, παράγραφος 1**, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται υπό την έννοια ότι ο κατασκευαστής παραβαίνει 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 πωλήσεως χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης κατά το **άρθρο 26, παράγραφος 1**, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ;

6-4: Έχουν ο κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 καθώς και η οδηγία 2007/46/ΕΚ την **έννοια** ότι οι οριακές τιμές που καθορίζονται στο παράρτημα I του

κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 ή 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;

Παρατιθέμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1)

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 μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ 2008, L 199, σ. 1)

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) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1)

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)

Παρατιθέμενες διατάξεις του εθνικού δικαίου

Bürgerliches Gesetzbuch [γερμανικός ΑΚ] (στο εξής: BGB), άρθρα 823 και 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge [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), άρθρα 6 και 27

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της διαδικασίας

- 1 Στις 30 Μαΐου 2012, ο ενάγων αγόρασε από την εναγομένη, η οποία είναι γερμανική εταιρία κατασκευής οχημάτων, καινούργιο όχημα «Porsche Cayenne Diesel Tiptronic» με ακαθάριστη τιμή πώλησεως 71 156,66 ευρώ. Κατά τις δηλώσεις της εναγομένης, το εν λόγω όχημα πληροί τις προϋποθέσεις κατατάξεως στο πρότυπο εκπομπών καυσαερίων Euro 5 για πετρελαιοκίνητα οχήματα. Οι διάδικοι ερίζουν ως προς το κατά πόσον τούτο ισχύει πράγματι.
- 2 Ο ενάγων έχει σχηματίσει, εν τω μεταξύ, την άποψη ότι ένα υφιστάμενο στο όχημα λογισμικό ελέγχου το οποίο επεμβαίνει αναλόγως της θερμοκρασίας στον καθαρισμό καυσαερίων συνιστά απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007. Ως εκ τούτου, άσκησε έναντι της εναγομένης δικαίωμα υπαναχωρήσεως από την πώληση τάσσοντας ως καταληκτική ημερομηνία την 14 Φεβρουαρίου 2019, πράγμα το οποίο η εναγομένη, ωστόσο, δεν δέχθηκε.
- 3 Δεν αμφισβητείται ότι η εναγομένη χρησιμοποιεί σύστημα για την αποκαλούμενη ανακυκλοφορία καυσαερίων εντός του κινητήρα. Προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου που προκαλούνται στον θάλαμο καύσης του κινητήρα, μέρος των καυσαερίων επιστρέφει στο σύστημα αναρρόφησης αέρα του κινητήρα και μετέχει εκ νέου στην καύση. Ωστόσο, η ανακυκλοφορία καυσαερίων βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία μόνον εντός του εύρους θερμοκρασιών 20 °C έως 30 °C (αποκαλούμενο «Thermofenster» [θερμοκρασιακό παράθυρο]). Σε ψυχρότερες εξωτερικές θερμοκρασίες [η ανακυκλοφορία καυσαερίων] μειώνεται ή απενεργοποιείται εντελώς.
- 4 Η Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία οχημάτων) της Γερμανίας δεν έχει μέχρι τούδε διατάξει την απόσυρση του επίδικου οχήματος και οχημάτων του ίδιου τύπου.

Κυριότερα επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

- 5 Ο ενάγων υποστηρίζει ότι απαγορεύεται κατ' αρχήν η χρήση Thermofenster [θερμοκρασιακού παραθύρου]. Κατά τον ενάγοντα, η εναγομένη χρησιμοποιεί λογισμικό αντιβαίνον στο άρθρο 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 715/2007, το οποίο, βάσει της θερμοκρασίας περιβάλλοντος, ρυθμίζει την ανακυκλοφορία καυσαερίων εντός του κινητήρα και την αποτελεσματικότητά της. Με αυτόν τον τρόπο προκαλείται αυξομείωση της λειτουργίας μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του εν λόγω κανονισμού, πράγμα που μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος.
- 6 Κατά τον ενάγοντα, τα όρια εκπομπών που προβλέπονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007 πρέπει να τηρούνται όχι μόνο στο πλαίσιο του νέου

ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης (NEDC) αλλά και υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας, δηλαδή κατά την καθημερινή χρήση.

- 7 Η εναγομένη δεν αμφισβητεί ότι χρησιμοποιεί σύστημα αναστολής, αλλά υποστηρίζει ότι η χρήση του επιτρέπεται σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 715/2007. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, ο κατασκευαστής μπορεί να λαμβάνει μέτρα προς αποφυγή οποιασδήποτε ζημίας στα κατασκευαστικά στοιχεία. Κατά την εναγομένη, εν προκειμένω, είναι αναγκαία η μείωση της ανακυκλοφορίας καυσαερίων σε συνάρτηση με τη θερμοκρασία περιβάλλοντος, δεδομένου ότι μόνο κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να αποτραπεί ο κίνδυνος ζημίας από κατάλοιπα καύσης στον πετρελαιοκινητήρα.
- 8 Εξάλλου, κατά την εναγομένη, δεν ενδιαφέρουν οι εκπομπές του οχήματος κατά την καθημερινή χρήση. Οι οριακές τιμές εκπομπών των προτύπων Euro συνδέονται με λεπτομερώς τυποποιημένες συνθήκες δοκιμής, με αποτέλεσμα να έχουν σημασία μόνον οι εκπομπές υπό τις συνθήκες αυτές.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

- 9 Μολονότι ο ενάγων δεν μπορεί πλέον να προβάλλει αξιώσεις με βάση τη σύμβαση πωλήσεως, εντούτοις μπορεί, ενδεχομένως, να έχει αξιώσεις από «αδικοπραξία» και συγκεκριμένα, αφενός, δυνάμει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με τον κανονισμό 715/2007 και/ή με το άρθρο 6, παράγραφος 1, και το άρθρο 27, παράγραφος 1, της EG-FGV, και αφετέρου, δυνάμει του άρθρου 826 του BGB.
- 10 Το αιτούν δικαστήριο κλίνει προς την άποψη ότι υφίστανται οι εν λόγω αξιώσεις. Αφενός, κατά το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB απαιτείται παράβαση «νόμου που προστατεύει τα συμφέροντα τρίτου». Κατά το αιτούν δικαστήριο, ο κανονισμός 715/2007 αποτελεί έναν τέτοιο νόμο που παρέχει έννομη προστασία. Αφετέρου, ενδέχεται, επίσης, να υφίσταται «αντιβαίνουσα στα χρηστά ήθη ζημία προκληθείσα εκ προθέσεως» κατά την έννοια του άρθρου 826 του BGB. Ωστόσο, προκειμένου το δικαστήριο να αποφανθεί οριστικά επί του ζητήματος αυτού, πρέπει να διευκρινιστεί κατά πόσον η εναγομένη χρησιμοποιεί πράγματι σύστημα αναστολής που απαγορεύεται βάσει του κανονισμού 715/2007. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, δεν ισχύει το προβλεπόμενο στο άρθρο 18 της οδηγίας 2007/46 πιστοποιητικό συμμόρφωσης, γεγονός που συνιστά επίσης παράβαση της EG-FGV που μεταφέρει την εν λόγω οδηγία στο γερμανικό δίκαιο.
- 11 Λόγω των διαφορετικών ερμηνευτικών προσεγγίσεων των γερμανικών δικαστηρίων κατά τη διερεύνηση του «Dieselskandal» [«σκανδάλου ντίζελ»] ανακύπτουν αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία του κανονισμού 715/2007 και της οδηγίας 2007/46. Οι αμφιβολίες αυτές μπορούν να αρθούν μόνο με απόφαση του Δικαστηρίου.
- 12 Τα υποβληθέντα στο Δικαστήριο προδικαστικά ερωτήματα ταξινομούνται σε έξι θεματικές ενότητες.

1. Έννοια του «συστήματος αναστολής»

- 13 Με βάση το γράμμα του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η έννοια του «στοιχείου σχεδιασμού» καλύπτει αποκλειστικά και μόνο μηχανικά στοιχεία υπό την έννοια μιας φυσικής κατασκευής (προδικαστικό ερώτημα 1-1).
- 14 Αν η έννοια του στοιχείου σχεδιασμού έπρεπε να ερμηνεύεται τόσο στενά, στον ορισμό της έννοιας δεν θα περιλαμβανόταν το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου του κινητήρα και το λογισμικό του. Το συστηματικό πλαίσιο του ορισμού της έννοιας που απαριθμεί πλήθος παραμέτρων του συστήματος κίνησης των επιβατηγών οχημάτων, τα οποία, σήμερα, υποβάλλονται στην πλειοψηφία τους –τουλάχιστον και– σε ηλεκτρονικό έλεγχο, σαφώς δεν ευνοεί τέτοια στενή ερμηνεία κατά την οποία πρέπει να πρόκειται για μηχανικό-φυσικό κατασκεύασμα. Από την αγγλική γλωσσική απόδοση, στην οποία, πριν από την απαρίθμηση των παραμέτρων, γίνεται αναφορά σε «any element of design which senses ...», καθίσταται σαφές ότι περιλαμβάνεται επίσης ο σχεδιασμός του λογισμικού.
- 15 Περαιτέρω, πρέπει να διευκρινιστεί αν στην έννοια του «συστήματος ελέγχου των εκπομπών», που χρησιμοποιείται στον ορισμό του «συστήματος αναστολής», περιλαμβάνονται επίσης οι στρατηγικές για τον περιορισμό των εκπομπών στην πηγή, ήτοι στον θάλαμο καύσεως του κινητήρα, μέσω της ανακυκλοφορίας καυσαερίων ή αν η εν λόγω έννοια καλύπτει αποκλειστικά την αντιρρυπαντική διάταξη εκτός του κινητήρα με τη μορφή φίλτρων σωματιδίων πετρελαίου και καταλυτών DeNOx (προδικαστικό ερώτημα 1-2). Ο κανονισμός 715/2007 δεν περιέχει ορισμό της έννοιας αυτής.
- 16 Κατά το αιτούν δικαστήριο, δεν πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ μέτρων εντός και εκτός του κινητήρα, δεδομένου ότι οι παράμετροι που παρατίθενται στο άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 περιλαμβάνουν όλες τις τεχνικές διαδικασίες που επηρεάζουν την παραγωγή και μείωση των εκπομπών, μεταξύ των οποίων και τις «στροφές του κινητήρα», ήτοι στοιχείο που σαφώς αφορά το εσωτερικό του κινητήρα.
- 17 Περαιτέρω, από κανένα ιδιαίτερο στοιχείο δεν προκύπτει ότι η έννοια του «συστήματος ελέγχου των εκπομπών», η οποία δεν έχει καθοριστεί νομοθετικά, μπορεί να αποσυνδεθεί από το πλαίσιο του ορισμού της έννοιας του «συστήματος αναστολής». Με το προδικαστικό ερώτημά του 1-3, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν επιτρέπεται ή όχι διαφοροποίηση μεταξύ των μέτρων εντός και εκτός κινητήρα υπό το πρίσμα των σκοπών του κανονισμού 715/2007.

2. Έννοια των «κανονικών συνθηκών χρήσης»

- 18 Με τα προδικαστικά ερωτήματά του 2-1 έως 2-4, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν οι οριακές τιμές που καθορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007 εφαρμόζονται μόνο στο πλαίσιο των συνθηκών δοκιμής του «νέου ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης» (NEDC) ή πρέπει να τηρούνται και

στην καθημερινότητα «υπό κανονικές συνθήκες χρήσης» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού. Επιπλέον, ζητείται να διευκρινιστεί αν η έννοια «κανονικές συνθήκες χρήσης» περιλαμβάνει το σύνολο των πραγματικών συνθηκών οδήγησης στην καθημερινότητα ή μόνον εκείνες κατά τις οποίες τηρούνται οι παράμετροι ταχύτητας εντός και εκτός πόλεως του NEDC.

- 19 Ο κανονισμός 715/2007 δεν ορίζει τι νοείται ως «κανονικές συνθήκες χρήσης».
- 20 Η γραμματική ερμηνεία, ακόμη και λαμβανομένων υπόψη άλλων γλωσσικών αποδόσεων, συνηγορεί υπέρ της απόψεως ότι η έννοια αυτή σε καμία περίπτωση δεν περιλαμβάνει μόνο τις συνθήκες εργαστηρίου, αλλά αναφέρεται σε πραγματικές συνθήκες, ήτοι σε συνθήκες που ανακύπτουν συγκεκριμένα στην οδική κυκλοφορία.
- 21 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από την αιτιολογική σκέψη 12 του κανονισμού 715/2007, κατά την οποία «Θα πρέπει να συνεχισθούν οι προσπάθειες ... για να εξασφαλισθεί ότι τα εν λόγω όρια θα σχετίζονται με τις πραγματικές επιδόσεις των οχημάτων κατά τη χρήση τους».
- 22 Ένα διαφορετικό συμπέρασμα φαίνεται, εκ πρώτης όψεως, να προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 6, του κανονισμού 692/2008, κατά το οποίο ο κατασκευαστής πρέπει να διασφαλίζει ότι τα αποτελέσματα των δοκιμών εκπομπών συμμορφώνονται με τις ισχύουσες οριακές τιμές «βάσει των συνθηκών δοκιμής του παρόντος κανονισμού». Ωστόσο, στην αιτιολογική σκέψη 3 του κανονισμού 715/2007 διευκρινίζεται ότι ο εν λόγω κανονισμός περιέχει «τις θεμελιώδεις διατάξεις σχετικά με τις εκπομπές οχημάτων», ενώ «οι τεχνικές προδιαγραφές θα καθορισθούν με μέτρα εφαρμογής». Επομένως, ο κανονισμός 692/2008 δεν τροποποιεί τις υποχρεώσεις που υπέχει ο κατασκευαστής από τον κανονισμό 715/2007, αλλά αποσκοπεί μόνο στην εφαρμογή τους. Ως εκ τούτου, οι οριακές τιμές που καθορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007 πρέπει να τηρούνται όχι μόνον υπό τις συνθήκες των διαδικασιών δοκιμής αλλά και ανεξαρτήτως θερμοκρασίας.
- 23 Ωστόσο, κατά το αιτούν δικαστήριο, προκειμένου να διασφαλισθεί η ισορροπία μεταξύ των τυποποιημένων αποτελεσμάτων των μετρήσεων στη δυναμομετρική εξέδρα και των αποτελεσμάτων κατά την καθημερινή χρήση, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι παράμετροι που διέπουν τον NEDC, ανεξαρτήτως της θερμοκρασίας περιβάλλοντος και του χρόνου οδήγησης. Ο NEDC αποτελείται από ένα μέρος εντός πόλεως που επαναλαμβάνεται τέσσερις φορές και από ένα μέρος εκτός πόλεως. Στην αρχή του εντός πόλεως μέρους, ο κινητήρας τίθεται σε λειτουργία σε ψυχρή κατάσταση (20°-30°C). Το μέρος αυτό χαρακτηρίζεται από χαμηλές ταχύτητες και από τα εντεύθεν χαμηλά φορτία του κινητήρα καθώς και από χαμηλές θερμοκρασίες καυσαερίων. Το εκτός πόλεως μέρος αντιστοιχεί σε ταχύτερη και πιο δυναμική λειτουργία του οχήματος με μέγιστη ταχύτητα 120 km/h. Η μέση ταχύτητα κατά τη διαδρομή που προβλέπεται από τον NEDC με συνολικό μήκος 11,03 χλμ. ανέρχεται σε 33,6 km/h.

3. Επιτρεπτό της στρατηγικής ελέγχου των εκπομπών που εξαρτάται από τη θερμοκρασία

- 24 Ούτε ο κανονισμός 715/2007 ούτε ο κανονισμός 692/2008 περιέχουν συγκεκριμένες τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος καθαρισμού καυσαερίων. Ωστόσο, το άρθρο 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 715/2007 απαγορεύει τα συστήματα αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό, τίθεται το ζήτημα κατά πόσον επιτρέπεται μια στρατηγική εκπομπών που εξαρτάται από τη θερμοκρασία υπό τη μορφή ενός «Thermofenster» [θερμοκρασιακού παραθύρου] και αν αυτή εμπίπτει καθ' οιονδήποτε τρόπο στην απαγόρευση της χρήσης συστήματος αναστολής. Αυτό αποτελεί το αντικείμενο του προδικαστικού ερωτήματος 3-1.
- 25 Συναφώς, είναι διαφωτιστική η ανάγνωση του νομοθετήματος που προηγήθηκε του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Το σημείο 2.16 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως το παράρτημα αυτό τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/69/ΕΚ, περιλαμβάνει έναν σε μεγάλο βαθμό πανομοιότυπο ορισμό του συστήματος αναστολής. Στο σημείο 6.1.1 του παραρτήματος VII της οδηγίας 70/220, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/69/ΕΚ, γίνεται αναφορά σε αυτό που το 1998 εκλαμβάνεται από τον νομοθέτη της Ένωσης ως «ανορθολογική στρατηγική ελέγχου εκπομπών»: Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, κάθε ανορθολογική στρατηγική ελέγχου εκπομπών η οποία έχει ως αποτέλεσμα να μειώνει την απόδοση του συστήματος ελέγχου εκπομπών υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας κατά την οδήγηση σε χαμηλή θερμοκρασία, εφόσον δεν καλύπτεται από τις τυποποιημένες δοκιμές εκπομπών, μπορεί να θεωρηθεί ως «σύστημα αναστολής». Κατά την προκαταρκτική άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, από το συνολικό αυτό πλαίσιο προκύπτει ότι οι ενεργοποιούμενες από τη θερμοκρασία στρατηγικές ελέγχου εκπομπών απαγορευόταν και αυτές κατ' αρχήν, ήδη πολύ πριν από την έκδοση του κανονισμού 715/2007.
- 26 Για την περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι επιτρέπεται, κατ' αρχήν, ανακυκλοφορία καυσαερίων που εξαρτάται από τη θερμοκρασία, τίθεται το προδικαστικό ερώτημα 3-2. Με το ερώτημα αυτό το δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν επιτρέπεται ένα σύστημα αναστολής που λειτουργεί αδιάλειπτα, για λόγους προστασίας του κινητήρα, εκτός του εύρους θερμοκρασιών από 20° έως 30 °C.
- 27 Το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 715/2007 προβλέπει, υπό τα στοιχεία α' έως γ', τρεις κατηγορίες εξαιρέσεων από την απαγόρευση χρήσης συστημάτων αναστολής. Κατά το στοιχείο α', η χρήση συστημάτων αναστολής επιτρέπεται, κατ' εξαίρεση, όταν «η ανάγκη χρήσης των συστημάτων αιτιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος». Το στοιχείο β' προβλέπει έναν επιπλέον λόγο για τον οποίο προκρίνεται η χρήση συστήματος αναστολής σε περίπτωση που το σύστημα αναστολής «δεν λειτουργεί πέραν των απαιτήσεων

εκκίνησης του κινητήρα». Τέλος, κατά το στοιχείο γ', η χρήση συστημάτων αναστολής επιτρέπεται 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».

- 28 Από τις εν λόγω προβλέπουσες εξαίρεση διατάξεις και ιδίως από τις διατάξεις των στοιχείων β' και γ' του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 715/2007, συνάγεται –αντίθετα προς τη θέση της εναγομένης– ότι η χρήση συστήματος αναστολής συνδέεται με ένα στενά καθορισμένο χρονικό πλαίσιο: αφενός, τη φάση εκκίνησης του κινητήρα και, αφετέρου, τις συνθήκες του κύκλου δοκιμών.
- 29 Τυχόν ερμηνεία της υπό το στοιχείο α' περιπτώσεως, σύμφωνα με την οποία η προστασία του κινητήρα και των κατασκευαστικών στοιχείων επαρκεί για να δικαιολογήσει την παρέκκλιση από την απαγόρευση χωρίς χρονικό περιορισμό, δεν μπορεί να υποστηριχθεί χωρίς αντιρρήσεις, λαμβανομένων υπόψη των λοιπών εφαρμοστέων διατάξεων του δικαίου της Ένωσης. Οι εν λόγω περιπτώσεις για τις οποίες προβλέπεται εξαίρεση υπόκεινται σε χρονικό περιορισμό ακόμη και λόγω της υποχρέωσης απόδειξης κατά το άρθρο 3, παράγραφος 9, του κανονισμού 692/2008 σχετικά με το φάσμα των χαμηλών θερμοκρασιών περιβάλλοντος. Επομένως, πέραν αυτών των ορίων δεν μπορεί να υπάρξει νομίμως Thermofenster [θερμοκρασιακό παράθυρο]. Σύμφωνα με τον κανονισμό 692/2008, οι κατασκευαστές οφείλουν να διασφαλίζουν ότι η διάταξη μετεπεξεργασίας NOx φτάνει στα απαιτούμενα επίπεδα θερμοκρασίας ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά, ήτοι τηρουμένων των οριακών τιμών για τους ρύπους, εντός 400 δευτερολέπτων μετά από εκκίνηση ψυχρού κινητήρα στους -7°C .
- 30 Εξ αντιδιαστολής, τούτο σημαίνει ότι ο νομοθέτης θέτει σαφώς ως βάση την αποτελεσματική μείωση των εκπομπών ακόμη και σε χαμηλές εξωτερικές θερμοκρασίες. Τυχόν διαφορετική ερμηνεία θα καθιστούσε αδύνατη την επίτευξη του επιδιωκόμενου από τον νομοθέτη σκοπού για μείωση των εκπομπών σε απόλυτες τιμές και βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα. Ο σκοπός αυτός διαλαμβάνεται στην πρώτη αιτιολογική σκέψη καθώς και στις αιτιολογικές σκέψεις 4 έως 7 του κανονισμού 715/2007.
- 31 Σε αυτό το πλαίσιο, πρέπει να επισημανθεί ότι η μέση μηνιαία θερμοκρασία στον τόπο κατοικίας του ενάγοντος είναι χαμηλότερη από 20°C καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, οπότε η μείωση της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων και, κατά συνέπεια, η επίδραση επί του συστήματος ελέγχου εκπομπών αποτελούν τον κανόνα και όχι την εξαίρεση κατά τη λειτουργία του επιδίκου οχήματος.

4. Η αναφορά στην ύπαρξη ανάγκης κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007

- 32 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η ύπαρξη ανάγκης που αναφέρεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 715/2007 πρέπει να καθορίζεται κατά τρόπο συγκεκριμένο-εξατομικευμένο ή αφηρημένο-κανονιστικό

καθώς και ποιο τεχνικά διαθέσιμο πρότυπο πρέπει να εφαρμόζεται στην τελευταία αυτή περίπτωση. Αυτό αποτελεί το αντικείμενο του προδικαστικού ερωτήματος 4-1.

- 33 Σε περίπτωση συγκεκριμένης-εξατομικευμένης αναφοράς, θα μπορούσε να αρκεί για την ύπαρξη ανάγκης ήδη ότι, στο πλαίσιο μιας αμιγώς τεχνικής, συγκεκριμένα-εξατομικευμένα μεμονωμένης εξέτασης του κινητήρα κατά τη λειτουργία οχήματος, ανακύπτει μια κατάσταση που καθιστά αναγκαία στην περίπτωση αυτή τη χρήση του συστήματος αναστολής. Ανάλογα με το μοντέλο του οχήματος και το είδος του κινητήρα, ο κατασκευαστής του οχήματος θα μπορούσε, συγκεκριμένα-εξατομικευμένα, να επικαλεστεί την εξαίρεση. Αναλόγως του σταδίου εξέλιξης της οικείας μονάδας κινητήρα, ένας παλαιότερος κινητήρας θα μπορούσε να πληροί σαφώς νωρίτερα τις προϋποθέσεις της εξαίρεσεως απ' ό,τι, για παράδειγμα, ένας πιο αποδοτικός κινητήρας.
- 34 Αντιθέτως, βάσει αφηρημένης-κανονιστικής αναφοράς, δεν θα επαρκούσε το γεγονός και μόνο να ανακύπτουν στη συγκεκριμένη περίπτωση τεχνικές καταστάσεις κατά τις οποίες το σύστημα αναστολής καθίσταται αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα ή την ασφαλή λειτουργία, αλλά –λαμβανομένων υπόψη των λόγων που οδήγησαν στην εν λόγω τεχνική κατάσταση– θα απαιτούνταν, επιπλέον, οι καταστάσεις αυτές να συντρέχουν κατ' ανάγκη, δηλαδή να μην είναι γενικά δυνατόν να αποφευχθούν.
- 35 Υπέρ του κριτηρίου αυτού συνηγορούν τόσο η αρχή της *πρακτικής αποτελεσματικότητας* όσο και οι αιτιολογικές σκέψεις 1 και 5 του κανονισμού 715/2007. Σκοπός του εν λόγω κανονισμού είναι η διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού απαιτούνται συνεχείς προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων.
- 36 Εάν το Δικαστήριο απαντήσει αρνητικά στο προδικαστικό ερώτημα 4-1, τίθεται το ζήτημα της εκτάσεως που μπορεί να λάβει ο περιορισμός του καθαρισμού καυσαερίων μέσω του συστήματος αναστολής, προκειμένου το σύστημα αυτό να εξακολουθεί να είναι «αναγκαίο».
- 37 Στο μέτρο που η επέμβαση στον καθαρισμό καυσαερίων επιτρέπεται να εξαρτάται από τη θερμοκρασία, η έννοια της «ανάγκης» χρήζει λεπτομερέστερης ερμηνείας από το Δικαστήριο, λαμβανομένων, ιδίως, υπόψη των θερμοκρασιών που επικρατούν στη Γερμανία και στην Ευρώπη (προδικαστικό ερώτημα 4-2).

5. Έννοια της «ζημίας»

- 38 Η έννοια της «ζημίας» κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 715/2007 δεν καθορίζεται λεπτομερέστερα στον εν λόγω κανονισμό. Συναφώς, τίθεται το ζήτημα αν η χρήση συστημάτων αναστολής για λόγους προστασίας του κινητήρα δικαιολογείται οσάκις ο κατασκευαστής του οχήματος αποδεικνύει ευλόγως ότι χωρίς τη χρήση τέτοιου συστήματος ο κινητήρας

κινδυνεύει να υποστεί ζημία, έστω και μικρή. Εν συνεχεία, τίθεται το ζήτημα αν τα αναλώσιμα εξαρτήματα, όπως η βαλβίδα EGR, καλύπτονται επίσης από την έννοια της ζημίας.

- 39 Η σύγκριση με άλλες γλωσσικές αποδόσεις του κανονισμού 715/2007 δεν συνηγορεί υπέρ αυτού του ερμηνευτικού συμπεράσματος. Για παράδειγμα, στη γαλλική απόδοση έχει επιλεγεί ο όρος «dégâts [ζημιές]». Σύμφωνα με το λεξικό Larousse, με τον όρο αυτόν νοείται: «désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose [έντονη διαταραχή, σημαντική ζημία που προκαλείται από κάποιον ή κάτι]». Εντεύθεν προκύπτει, κατά το αιτούν δικαστήριο, ότι ο κατασκευαστής αυτοκινήτων οχημάτων δεν μπορεί, αποκλειστικά και μόνο λόγω του κινδύνου ζημίας από κατάλοιπα καύσης, να επικαλεστεί την προστασία των κατασκευαστικών στοιχείων προκειμένου να δικαιολογήσει τη χρήση Thermofenster [θερμοκρασιακού παραθύρου]. Συναφώς, τίθεται το ζήτημα αν άλλα μέτρα, όπως για παράδειγμα όσον αφορά το υλικό και την κατασκευή του οχήματος, μπορούν επίσης να συμβάλουν στη μείωση του κινδύνου ζημίας από κατάλοιπα καύσης.

6. Έννομα αποτελέσματα και κυρώσεις που συνεπάγονται οι παραβάσεις του δικαίου της Ένωσης

- 40 Όσον αφορά την προϋπόθεση του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, κατά το οποίο πρέπει να υπάρχει παράβαση «νόμου που προστατεύει τα συμφέροντα τρίτου», τίθεται, κατ' αρχάς, το ζήτημα αν μεταξύ των σκοπών του κανονισμού 715/2007 περιλαμβάνεται η προστασία της περιουσίας του αγοραστή οχήματος το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού (προδικαστικό ερώτημα 6-1). Το αιτούν δικαστήριο κλίνει υπέρ της καταφατικής απαντήσεως στο εν λόγω ερώτημα.
- 41 Ακόμη και αν η περιουσία του αγοραστή οχήματος δεν προστατεύεται άμεσα από τον κανονισμό αυτόν, το αιτούν δικαστήριο συνάγει από τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 2002, Muñoz και Superior Fruticola (C-253/00, EU:C:2002:497, σκέψεις 29 έως 31), καθώς και της 25ης Ιουλίου 2008, Janoček (C-237/07, EU:C:2008:447, σκέψη 42), ότι οι αυξημένες προϋποθέσεις τις οποίες θέτει η γερμανική νομολογία, όσον αφορά τον ατομικό χαρακτήρα της προστασίας που διέπει τη θεμελίωση του δικαιώματος δυνάμει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, πρέπει να περιοριστούν στο κριτήριο του «επηηρεασμού» που ετέθη από το Δικαστήριο.
- 42 Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη ανταποκρίνονται στην *πρακτική αποτελεσματικότητα* των επιταγών του δικαίου της Ένωσης μόνο σε περίπτωση που εφαρμόζουν μηχανισμό επιβολής κυρώσεων η αποτελεσματικότητα του οποίου δεν εξαρτάται από το ότι μια δημόσια αρχή –εν προκειμένω η Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία οχημάτων)– αντιδρά σε περίπτωση παραβάσεων των κανόνων, αλλά από το ότι οι ίδιοι συμμετέχοντες στην αγορά – εν προκειμένω οι αγοραστές οχημάτων– έχουν τη δυνατότητα να τον

ενεργοποιήσουν με την άσκηση αγωγής ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων (βλ. προδικαστικό ερώτημα 6-2).

- 43 Όσον αφορά τον χαρακτήρα της οδηγίας 2007/46 ως παρέχουσας προστασία στα συμφέροντα του ατόμου, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, λαμβανομένων υπόψη των αποφάσεων του Δικαστηρίου της 26ης Φεβρουαρίου 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, σκέψη 24) και της 14ης Ιουλίου 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, σκέψεις 24 επ.), ότι από την οδηγία 2007/46 δεν συνάγονται ευθέως δικαιώματα υπέρ των αγοραστών οχημάτων.
- 44 Με το προδικαστικό ερώτημα 6-3, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί κατά πόσον προσδίδεται, ωστόσο, στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης χαρακτήρας ατομικής προστασίας. Η προστασία αυτή θα μπορούσε να απορρέει από την περιγραφή της λειτουργίας του πιστοποιητικού συμμόρφωσης που περιλαμβάνεται στο παράρτημα ΙΧ της οδηγίας 2007/46, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 385/2009. Εκεί ορίζεται, κατ' αρχάς, ότι: «Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης είναι μια δήλωση που παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος στον αγοραστή προκειμένου να τον βεβαιώσει ότι το όχημα που απέκτησε συμμορφώνεται προς τη νομοθεσία που ίσχυε στην Ένωση κατά τη στιγμή της κατασκευής του.» Η αποστολή εξασφάλισης της εκ μέρους των εθνικών αρχών απρόσκοπτης χορήγησης έγκρισης τύπου αναφέρεται στη συνέχεια.
- 45 Επιπλέον, οι διατάξεις της οδηγίας 2007/46 σχετικά με την έγκριση οχημάτων αποσκοπούν στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας. Για λόγους πρακτικής αποτελεσματικότητας, η παράβαση των διατάξεων αυτών επιβάλλει να τεθεί στη διάθεση των ενδιαφερομένων ένας ανεξάρτητος μηχανισμός επιβολής κυρώσεων στο πλαίσιο του ιδιωτικού δικαίου.
- 46 Το τελευταίο προδικαστικό ερώτημα 6-4 αφορά ένα κεντρικό ζήτημα της διαφοράς της κύριας δίκης, ήτοι κατά πόσον οι κυρώσεις του κανονισμού 715/2007 ή ο σκοπός της οδηγίας 2007/46 απαγορεύουν, στο πλαίσιο των εθνικών αξιώσεων αποζημίωσης, να συμψηφιστεί ορισμένο ποσό λόγω της χρήσης του οχήματος από τον αγοραστή επί ορισμένο χρονικό διάστημα.
- 47 Κατά το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 715/2007, οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Με την απόφαση του Δικαστηρίου που «καθιερώνει νομολογιακή αρχή» της 21ης Σεπτεμβρίου 1989, Επιτροπή κατά Ελλάδα (68/88, EU:C:1989:339, σκέψη 24), επαφίεται στα κράτη μέλη η επιλογή των κυρώσεων.
- 48 Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, η αρχή της αποτελεσματικότητας επιτάσσει τη δυνατότητα επιβολής, στο πλαίσιο του ιδιωτικού δικαίου, της άμεσα εφαρμοστέας ενωσιακής νομοθεσίας και των εθνικών διατάξεων μεταφοράς της στην εσωτερική έννομη τάξη. Με την απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2002, Muñoz και Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, σκέψη 30), το Δικαστήριο επεσήμανε ότι «πρέπει να θεωρηθεί ότι η πλήρης

αποτελεσματικότητα της ρυθμίσεως περί ποιοτικών προτύπων [συνεπάγεται] ότι η τήρηση της υποχρεώσεως αυτής μπορεί να εξασφαλιστεί στο πλαίσιο αστικής δίκης».

- 49 Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, οι οριακές τιμές εκπομπών αποτελούν περιβαλλοντικές παραμέτρους οι οποίες προσδίδουν αξία. Πολλοί αγοραστές οχημάτων είναι διατεθειμένοι να επενδύσουν μεγαλύτερο κεφάλαιο για ένα προϊόν προκειμένου να συμβάλουν στην προστασία του περιβάλλοντος. Επομένως, το χαρακτηριστικό των περιβαλλοντικών επιδόσεων αποτελεί ένα αντικειμενικό χαρακτηριστικό ποιότητας που άπτεται επίσης των δικαιωμάτων των ενδιαφερομένων.
- 50 Η ικανοποίηση των αξιώσεων αποζημιώσεως παραμένει νεκρό γράμμα και απαξιώνεται *de facto* σε περίπτωση που οι αγοραστές των οχημάτων υποχρεωθούν να συμψηφίσουν την ωφέλεια της χρήσης λόγω της παρατεινόμενης διάρκειας της διαδικασίας. Σε περίπτωση εκ προθέσεως παραβιάσεως των παραμέτρων που προσδίδουν αξία –εν προκειμένω των οριακών τιμών εκπομπών– το περί αποζημίωσης δίκαιο διατρέχει τον κίνδυνο να απωλέσει την προληπτική καθοδηγητική λειτουργία του σε περίπτωση συμψηφισμού της ωφέλειας [της χρήσης].
- 51 Επίσης, κατά το άρθρο 46, δεύτερη περίοδος, της οδηγίας 2007/46, οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- 52 Η εγκατάσταση απαγορευμένου συστήματος αναστολής σε οχήματα συνεπάγεται όχι μόνο την απώλεια της έγκρισης τύπου αλλά, επίσης, έχει ως αποτέλεσμα τα οχήματα αυτά να μη διαθέτουν ισχύοντα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Πλην όμως ένα όχημα μπορεί να πωληθεί μόνον αν διαθέτει ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης.
- 53 Όσον αφορά το ζήτημα κατά πόσον ο αγοραστής οχήματος χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης υποχρεούται να συμψηφίσει με την αξίωση αποζημιώσεως κατά του κατασκευαστή την ωφέλεια της χρήσης, πρέπει να ληφθεί υπόψη η αρχή της αποδόσεως των ωφελημάτων που διαλαμβάνεται στην οδηγία 1999/44 και η οποία δύναται να γενικευθεί. Με την απόφαση της 17ης Απριλίου 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας απαγορεύει εθνική ρύθμιση η οποία επιτρέπει στον πωλητή, στην περίπτωση πώλησης καταναλωτικού προϊόντος που δεν πληροί τους όρους της σύμβασης, να απαιτήσει από τον καταναλωτή αποζημίωση για τη χρήση του μη σύμφωνου με τους όρους της σύμβασης προϊόντος μέχρι την αντικατάστασή του με νέο προϊόν.
- 54 Κατά της υιοθέτησης της προσεγγίσεως αυτής στην υπό κρίση υπόθεση μπορεί μεν να προβληθεί ότι η οδηγία 2007/46 δεν περιέχει διάταξη που επάγεται συγκεκριμένες συνέπειες, όπως αυτή του άρθρου 3, παράγραφος 3, της οδηγίας 1999/44, με την οποία διατάσσεται η δωρεάν επισκευή ή αντικατάσταση του αγαθού. Εντούτοις, η απαίτηση για επιβολή αποτρεπτικών κυρώσεων επιβάλλει

την καθιέρωση ευθύνης από το εθνικό δίκαιο, η αποτελεσματικότητα της οποίας να μην διακυβεύεται λόγω του γεγονότος ότι, εξαιτίας της διάρκειας της διαδικασίας και της εσκεμμένης καθυστέρησης της παροχής εκ μέρους του κατασκευαστή, το δικαίωμα αποζημιώσεως απαξιώνεται λόγω της αποζημιώσεως χρήσης.

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ