

Υπόθεση C-178/21

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

Ημερομηνία καταθέσεως:

22 Μαρτίου 2021

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Ravensburg (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

9 Μαρτίου 2021

Ενάγοντες:

GL

DV

UK

Εναγόμενες:

Volkswagen AG

Audi AG

Audi AG

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκίνητα οχήματα – Αποζημίωση – Συνυπολογισμός των οφελών από την πραγματική χρήση μηχανοκίνητου οχήματος – Δικαίωμα υποβολής αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως εκ μέρους του δικαστή μονομελούς σχηματισμού

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, άρθρο 267 ΣΛΕΕ

Προδικαστικά ερωτήματα

1. Αποσκοπούν το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46/EK, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, επίσης στην προστασία των συμφερόντων μεμονωμένων αγοραστών μηχανοκίνητων οχημάτων;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως:

2. Περιλαμβάνεται σε αυτά και το συμφέρον του μεμονωμένου αγοραστή οχήματος να μην αγοράσει όχημα το οποίο δεν είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης, ιδίως δε να μην αγοράσει όχημα εξοπλισμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007;

Ανεξαρτήτως της απαντήσεως που θα δοθεί στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα:

3. Αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης το γεγονός ότι αγοραστής ο οποίος αγόρασε ακουσίως όχημα το οποίο ο κατασκευαστής διέθεσε στην αγορά με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, μπορεί να εγείρει κατά του κατασκευαστή του οχήματος αστικές αξιώσεις αποζημιώσεως λόγω αδικοπραξίας, ιδίως δε, επίσης, αξίωση επιστροφής του τιμήματος αγοράς που κατέβαλε για το όχημα έναντι ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του οχήματος, μόνο κατ' εξαίρεση σε περίπτωση που ο κατασκευαστής του οχήματος ενήργησε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως:

4. Επιβάλλεται κατά το δίκαιο της Ένωσης να έχει ο αγοραστής του οχήματος αστική αξίωση αποζημιώσεως λόγω αδικοπραξίας κατά του κατασκευαστή του οχήματος για κάθε υπαίτια (εξ αμελείας ή εκ προθέσεως) ενέργεια του κατασκευαστή αυτού όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά οχήματος εφοδιασμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007;

Ανεξαρτήτως της απαντήσεως που θα δοθεί στα τέσσερα πρώτα προδικαστικά ερωτήματα:

5. Αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης το γεγονός ότι ο αγοραστής του οχήματος οφείλει κατά το εθνικό δίκαιο να συνυπολογίσει το όφελος από την πραγματική χρήση του οχήματος στην περίπτωση που αξιώνει από τον κατασκευαστή, βάσει της αποζημιώσεως λόγω αδικοπραξίας, την επιστροφή του τιμήματος αγοράς οχήματος που διατέθηκε στην αγορά με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, κατά την έννοια του άρθρου 5,

παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, έναντι ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του οχήματος;

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως:

6. Αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης το γεγονός ότι το ως άνω όφελος χρήσεως υπολογίζεται με βάση το συνολικό τίμημα αγοράς, χωρίς να αφαιρείται η απομείωση της αξίας του οχήματος λόγω του ότι ήταν εξοπλισμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής και/ή λαμβανομένης υπόψη της μη ηθελημένης χρήσεως, από τον αγοραστή, οχήματος το οποίο δεν είναι σύμφωνο με το δίκαιο της Ένωσης;

Ανεξαρτήτως της απαντήσεως που θα δοθεί στα έξι πρώτα προδικαστικά ερωτήματα:

7. Είναι το άρθρο 348, παράγραφος 3, σημείο 2, του ΖΡΟ (κώδικα πολιτικής δικονομίας), στο μέτρο που η διάταξη αυτή αφορά επίσης την έκδοση αποφάσεων περί παραπομπής βάσει του άρθρου 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, ασύμβατο προς την αρμοδιότητα των εθνικών δικαστηρίων περί προδικαστικής παραπομπής δυνάμει του άρθρου 267, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ και δεν πρέπει, ως εκ τούτου, να εφαρμόζεται στην έκδοση αποφάσεων περί παραπομπής;

Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

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), και ιδίως τα άρθρα 18, παράγραφος 1, 26, παράγραφος 1, και 46

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), και ιδίως το άρθρο 5, παράγραφος 2

Σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου

Bürgerliches Gesetzbuch (γερμανικός αστικός κώδικας, στο εξής: BGB), ειδικότερα δε το άρθρο 823, παράγραφος 2, (υποχρέωση αποζημιώσεως σε περίπτωση παραβάσεως νόμου με αντικείμενο την προστασία τρίτων) και το άρθρο 826 (υποχρέωση αποζημιώσεως σε περίπτωση παράνομης εκ προθέσεως προκλήσεως ζημίας)

Zivilprozessordnung (γερμανικός κώδικας πολιτικής δικονομίας, στο εξής: ZPO), ειδικότερα δε τα άρθρα 348 και 348a (αρμοδιότητα του δικαστή μονομελούς σχηματισμού)

Grundgesetz (Θεμελιώδης Νόμος, στο εξής: GG), ειδικότερα δε το άρθρο 101, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος (δικαίωμα δικαστικής προστασίας)

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της διαδικασίας

- 1 Η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά τρεις διαφορετικές περιπτώσεις.
- 2 Στην πρώτη περίπτωση, ο ενάγων αγόρασε, στις 16 Σεπτεμβρίου 2016, μεταχειρισμένο αυτοκίνητο από αντιπροσωπεία αυτοκινήτων έναντι τιμήματος 31.800 ευρώ. Επρόκειτο για ένα Audi A5 Cabrio 2.0 TDI Quattro S line, εξοπλισμένο με πετρελαιοκινητήρα E189 κατηγορίας εκπομπών ρύπων EU5, τον οποίο κατασκευάζει η εναγομένη. Το όχημα ήταν εξοπλισμένο με λογισμικό που αναγνωρίζει τη διέλευση του οχήματος στη δυναμομετρική εξέδρα για την εκτέλεση του ευρωπαϊκού κύκλου οδήγησης (NEDC) και μεταβαίνει τότε σε λειτουργία ανακυκλοφορίας καυσαερίων με χαμηλές εκπομπές μονοξειδίου του αζώτου ενώ, όταν βρίσκεται εκτός της δυναμομετρικής εξέδρας, μεταβαίνει σε λειτουργία ανακυκλοφορίας καυσαερίων με υψηλότερες εκπομπές μονοξειδίου του αζώτου και υπερβαίνει τις οριακές τιμές του προτύπου EU5.
- 3 Στις 15 Οκτωβρίου 2015 η αρμόδια γερμανική αρχή ζήτησε από τις εναγόμενες να αφαιρέσουν το ανωτέρω περιγραφέν λογισμικό. Στις 25 Νοεμβρίου 2015 η εναγομένη ανακοίνωσε δημοσίως ότι θα πραγματοποιούσε ενημερώσεις με τις οποίες το επίμαχο λογισμικό θα αφαιρούνταν από τα οικεία οχήματα που διέθεταν κινητήρες EA189. Η ενημέρωση εγκρίθηκε από την αρμόδια αρχή και εγκαταστάθηκε στο όχημα στις 12 Ιουλίου 2016, ήτοι πριν από την αγορά του οχήματος από τον ενάγοντα.
- 4 Όσον αφορά την κατάσταση του οχήματος μετά την ενημέρωση αυτή, δεν αμφισβητείται ότι στο όχημα υπάρχει το αποκαλούμενο «Thermofenster» (θερμοκρασιακό παράθυρο) (μείωση της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων ανάλογα με την εξωτερική θερμοκρασία), πράγμα που συνεπάγεται μεγαλύτερη εκπομπή NOx (οξειδίων του αζώτου). Ο ενάγων ισχυρίζεται ότι η μείωση της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων αρχίζει από τους + 20 °C, ενώ η εναγομένη δεν αναφέρει κανένα συγκεκριμένο όριο θερμοκρασίας.
- 5 Στις 17 Ιουλίου 2019 ο ενάγων πώλησε το αυτοκίνητο έναντι τιμήματος 19.500 ευρώ. Με την αγωγή του, ο ενάγων προβάλλει αξίωση αποζημίωσης ποσού 8.172,51 ευρώ, για τον λόγο ότι η εναγομένη τον παραπλάνησε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη. Το ποσό αυτό υπολογίζεται με βάση τη διαφορά μεταξύ της τιμής αγοράς και της τιμής πώλησεως (31,800 ευρώ – 19,500 ευρώ = 12,300 ευρώ), μείον αποζημίωση

χρήσεως ποσού 4.127,49 για 31.086 χιλιόμετρα που διανύθηκαν από τον ενάγοντα.

- 6 Η εναγομένη ζητεί την απόρριψη της αγωγής. Η εναγομένη υποστηρίζει ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο είναι αναγκαίο για την προστασία του κινητήρα και την καλή λειτουργία του οχήματος. Επικουρικώς, ισχυρίζεται ότι η εγκατάσταση θερμοκρασιακού παραθύρου δεν μπορεί να θεωρηθεί ως πράξη αντίθετη προς τα χρηστά ήθη. Επιπλέον, η εναγομένη φρονεί ότι ο ενάγων δεν έχει δικαίωμα αποζημιώσεως απλώς και μόνο λόγω της μεταπώλησεως και ότι ο ενάγων δεν επιβαρύνθηκε, κατά τη μεταπώληση, με μείωση του τιμήματος εξαιτίας του συστήματος αναστολής. Η εναγομένη προβάλλει επίσης ένσταση παραγραφής.
- 7 Και στη δεύτερη περίπτωση, το συγκεκριμένο όχημα, ήτοι το Audi Q7 Quattro S-Line Diesel, κατηγορίας εκπομπών ρύπων EU5, ήταν εξοπλισμένο με το αποκαλούμενο θερμοκρασιακό παράθυρο, πράγμα που συνεπάγεται μεγαλύτερη εκπομπή μονοξειδίου του αζώτου. Ο ενάγων αγόρασε το όχημα αυτό με χιλιομετρική ένδειξη 108.781 χιλιόμετρα με σύμβαση πωλήσεως της 3ης Μαρτίου 2017 από αντιπροσωπεία αυτοκινήτων, έναντι καθαρού ποσού 30.150,42 ευρώ.
- 8 Ο ενάγων ισχυρίζεται ότι το όχημα διατέθηκε στην αγορά με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 715/2007, και ότι η εναγομένη τον παραπλάνησε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη και του προκάλεσε ζημία. Ως εκ τούτου, ζητεί αποζημίωση ίση με το καθαρό καταβληθέν τίμημα αγοράς ποσού 30.150,42 ευρώ, μείον αποζημίωση για τη χρήση του οχήματος, οριζόμενη κατά τη διακριτική ευχέρεια του δικαστηρίου, ανερχόμενη πάντως στο ποσό των 9.798,01 ευρώ κατ' ανώτατο όριο, έναντι ταυτόχρονης μεταβιβάσεως της κυριότητας και επιστροφής του οχήματος.
- 9 Η εναγομένη ζητεί την απόρριψη της αγωγής. Η μείωση της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων σε περίπτωση χαμηλότερων εξωτερικών θερμοκρασιών ήταν σύμφωνη με τις τεχνολογικές εξελίξεις κατά τον χρόνο της διαθέσεως στην αγορά και ήταν αναγκαία για την προστασία του κινητήρα. Επικουρικώς, η εναγομένη ισχυρίζεται ότι η συμπεριφορά της δεν μπορεί να θεωρηθεί αντίθετη προς τα χρηστά ήθη στο μέτρο που, εν πάση περιπτώσει, δεν παραπλάνησε τον ενάγοντα εκ προθέσεως, καθόσον η εισάγουσα εξαίρεση διάταξη του άρθρου 5, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007 δεν ήταν σαφής. Επιπλέον, ο ενάγων δεν υπέστη ζημία, δεδομένου ότι μπορούσε να χρησιμοποιήσει το όχημα ανά πάσα στιγμή χωρίς περιορισμό και δεν προκύπτει απομείωση της αξίας του.
- 10 Η τρίτη περίπτωση αφορά επίσης όχημα με πετρελαιοκινητήρα κατηγορίας εκπομπών ρύπων EU5 (Audi A6 Avant 3.0 TDI Multitronic) και θερμοκρασιακό παράθυρο. Ο ενάγων αγόρασε το όχημα στις 8 Δεκεμβρίου 2015 έναντι τιμήματος 24.580 ευρώ με χιλιομετρική ένδειξη 109.460 χιλιόμετρα.

- 11 Ο ενάγων φρονεί ότι η εναγομένη τον παραπλάνησε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη, διότι έθεσε σε κυκλοφορία όχημα εφοδιασμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, και ζητεί, για τον λόγο αυτό, αποζημίωση ίση προς το ακαθάριστο καταβληθέν τίμημα αγοράς ποσού 24.580 ευρώ, που συνυπολογίζεται με αποζημίωση για τη χρήση του οχήματος προκύπτουσα από τον ακόλουθο τύπο: $75\% \times \text{τιμή αγοράς} \times (\text{χιλιομετρική ένδειξη κατά την ημερομηνία της προφορικής διαπραγματεύσεως} - \text{μείον χιλιομετρική ένδειξη κατά την αγορά})$: (συνολικός αριθμός των διανυθέντων χιλιομέτρων, ο οποίος κρίνεται κατά τη διακριτική ευχέρεια του δικαστηρίου, μείον χιλιομετρική ένδειξη κατά την αγορά), έναντι ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του οχήματος. Ο καθορισμός της αποζημιώσεως χρήσεως σε ποσοστό 75 % της τιμής πωλήσεως στηρίζεται, κατά τον ενάγοντα, στο ότι το τίμημα αγοράς ήταν αυξημένο λόγω της υπάρξεως συστήματος αναστολής.
- 12 Η εναγομένη ζητεί την απόρριψη της αγωγής. Υποστηρίζει ότι δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την έγερση αξιώσεως αποζημιώσεως, επικαλούμενη τα ίδια επιχειρήματα με αυτά της δεύτερης διαδικασίας. Όσον αφορά το όφελος χρήσεως, η εναγομένη φρονεί ότι αυτό πρέπει να υπολογιστεί βάσει του ακαθάριστου τιμήματος αγοράς.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

- 13 Επί του πρώτου, του δεύτερου, του τρίτου και του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος: οι παρατηρήσεις του αιτούντος δικαστηρίου όσον αφορά τα τέσσερα πρώτα προδικαστικά ερωτήματα είναι, κατ' ουσίαν, ίδιες με εκείνες που αφορούν τα τέσσερα πρώτα προδικαστικά ερωτήματα της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως C-100/21 (βλ., κατ' αναλογία, σημεία 12 έως 24 της συνόψεως της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως C-100/21).
- 14 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο και το δεύτερο ερώτημα και/ή στο τρίτο και το τέταρτο ερώτημα, ο εκάστοτε ενάγων έχει ενδεχομένως δικαίωμα αποζημιώσεως κατά του εκάστοτε εναγομένου δυνάμει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB. Πολλά στοιχεία συνηγορούν υπέρ της υπάρξεως τέτοιου δικαιώματος στις παρούσες διαδικασίες.
- 15 Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει, συμπληρωματικώς, ότι συντρέχει υπαιτιότητα εκ μέρους της εναγομένης, δεδομένου ότι για την υπαιτιότητα ισχύει αντικειμενικό μέτρο επιμέλειας, και υπάρχει υποχρέωση ενημερώσεως σχετικά με την ισχύουσα νομοθεσία. Ο υπόχρεος φέρει, κατ' αρχήν, ο ίδιος τον κίνδυνο πλάνης ως προς τη νομική κατάσταση. Συγκεκριμένα, οι εκάστοτε εναγόμενες έπρεπε να λάβουν υπόψη το ενδεχόμενο η νομική αντίληψή τους σχετικά με το θερμοκρασιακό παράθυρο να είναι εσφαλμένη. Κατά τη νομολογία, ένας οφειλέτης ενεργεί συνήθως εξ αμελείας εάν η επίμαχη συμπεριφορά του κινείται προφανώς στο όριο της νομιμότητας, οπότε πρέπει να λάβει υπόψη το ενδεχόμενο διαφορετικής αξιολογήσεως όσον αφορά τη νομιμότητα της επίμαχης

συμπεριφοράς σε σχέση με τη δική του εκτίμηση. Ο οφειλέτης δεν μπορεί να μεταθέσει στον δανειστή τον κίνδυνο μιας διαφορούμενης νομικής κατάστασης. Επομένως, στις υπό κρίση υποθέσεις, μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται αμέλεια ακόμη και όταν η αρμόδια αρχή έχει χορηγήσει έγκριση τύπου οχήματος ή έχει εγκρίνει ενημέρωση του λογισμικού και αποδειχθεί εκ των υστέρων ότι δεν πληρούνταν οι απαιτούμενες νόμιμες προϋποθέσεις.

- 16 Επί του πέμπτου και του έκτου προδικαστικού ερωτήματος: σε περίπτωση που, κατ' αρχήν, στοιχειοθετηθεί ευθύνη των εναγομένων, τίθεται, στη δεύτερη και στην τρίτη περίπτωση, το ζήτημα αν και σε ποιο βαθμό το όφελος χρήσεως που αποκόμισε ο εκάστοτε ενάγων πρέπει να συνυπολογιστεί στην αξίωση αποζημιώσεως. Οι εκτιμήσεις σχετικά με το πέμπτο και το έκτο ερώτημα είναι αντίστοιχες με εκείνες που αφορούν το πέμπτο και το έκτο ερώτημα της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως C-100/21 (βλ., κατ' αναλογία, σημεία 25 έως 28 της συνόψεως της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως C-100/21).
- 17 Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πέμπτο ερώτημα, οι ενάγοντες δεν οφείλουν, στη δεύτερη και στην τρίτη περίπτωση, να συνυπολογίσουν το όφελος χρήσεως. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο έκτο ερώτημα, η απομείωση αξίας των οχημάτων που προκύπτει από το σύστημα αναστολής πρέπει να υπολογίζεται ή να εκτιμάται και να αφαιρείται από την αξία πωλήσεως. Το συνυπολογιζόμενο όφελος χρήσεως για τα διανυθέντα χιλιόμετρα θα έπρεπε συνεπώς να στηρίζεται στην αξία αυτή.
- 18 Επί του εβδόμου προδικαστικού ερωτήματος: το ερώτημα αυτό, όπως και το έβδομο προδικαστικό ερώτημα της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως C-100/21, αφορά τη δυνατότητα δικαστή μονομελούς σχηματισμού να υποβάλει προδικαστικά ερωτήματα στο Δικαστήριο (βλ. επίσης, συναφώς, σημεία 30 έως 36 της συνόψεως της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως C-100/21).
- 19 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι ο έχων εν προκειμένω πρωτογενή αρμοδιότητα δικαστής μονομελούς σχηματισμού υποχρεούται βάσει του άρθρου 348, παράγραφος 3, σημείο 2, του ZPO, εάν η υπόθεση έχει θεμελιώδη σημασία, να την παραπέμψει στο τμήμα προκειμένου αυτό να αποφανθεί εν συνεχεία αν θα επιληφθεί της υποθέσεως. Κατά την κρατούσα στην εθνική νομολογία και τη νομική θεωρία άποψη, η υπόθεση είναι θεμελιώδους σημασίας όταν τίθεται ζήτημα υποβολής προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ. Ο δικαστής μονομελούς σχηματισμού δεν έχει εν προκειμένω εξουσία εκτιμήσεως. Κατά τη νομολογία και τη θεωρία, η παράβαση του άρθρου 348, παράγραφος 3, του ZPO συνιστά παραβίαση της συνταγματικής αρχής του νόμιμου δικαστή που προβλέπει το άρθρο 101, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του GG. Αν γινόταν δεκτή η άποψη αυτή, ο δικαστής μονομελούς σχηματισμού δεν αποφαινόταν, εν προκειμένω, ως νόμιμος δικαστής.
- 20 Αντιθέτως, εκτιμώντας ότι, δυνάμει του δικαίου της Ένωσης, ο αρμόδιος δικαστής μονομελούς σχηματισμού έχει αναμφισβήτητα δικαίωμα παραπομπής, το αιτούν δικαστήριο κρίνει αναγκαίο να αναγνωρισθεί από το Δικαστήριο η

υπεροχή του άρθρου 267, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ έναντι του άρθρου 348, παράγραφος 3, σημείο 2, του ΖΡΟ.

- 21 Πράγματι, το προδικαστικό ερώτημα έχει σημασία και για πολλές άλλες εκκρεμείς ενώπιον δικαστών μονομελούς σχηματισμού διαδικασίες, στις οποίες οι ιδιοκτήτες οχημάτων αξιώνουν από τον κατασκευαστή αποζημίωση λόγω υπέρξεως συστήματος αναστολής. Αν, στις περιπτώσεις αυτές, ο δικαστής μονομελούς σχηματισμού ήταν πάντα υποχρεωμένος να υποβάλλει τις διαδικασίες στο τμήμα, σύμφωνα με το άρθρο 348, παράγραφος 3, σημείο 2, του ΖΡΟ, προκειμένου αυτό να αποφανθεί αν θα επιληφθεί της υποθέσεως, προτού να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, δεν θα υποβαλλόταν ενδεχομένως ποτέ αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο καθόσον το τμήμα θα μπορούσε, για λόγους σκοπιμότητας, να παραλείπει την υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο. Το τμήμα θα μπορούσε, για παράδειγμα, να παραλείψει την υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως με το σκεπτικό ότι, στον τελευταίο βαθμό δικαιοδοσίας, το Bundesgerichtshof υποχρεούται να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως σύμφωνα με το άρθρο 267, τρίτο εδάφιο, ΣΛΕΕ.
- 22 Εν κατακλείδι, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι όλα τα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα είναι σχεδόν πανομοιότυπα με εκείνα της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως C-100/21. Επιπλέον, το πρώτο ερώτημα της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως C-276/20 συμπίπτει εν μέρει με το πέμπτο και το έκτο ερώτημα της παρούσας αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, οπότε θα μπορούσε ενδεχομένως να γίνει δεκτή η συνεκδίκηση των υποθέσεων και η έκδοση κοινής αποφάσεως επ' αυτών. Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως C-663/19 και C-138/20, οι οποίες αφορούσαν παρόμοια προδικαστικά ερωτήματα, διαγράφηκαν από το πρωτόκολλο του Δικαστηρίου λόγω καταργήσεως της δίκης.