

Αναιρεσίβλητοι: TN, Société MAAF assurances, Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO), PQ

Προδικαστικό ερώτημα

Έχουν τα άρθρα 3 και 13 της οδηγίας 2009/103 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009 ⁽¹⁾, την έννοια ότι αντιτίθενται στο να μπορεί να κηρυχθεί αντιτάξιμη η ακυρότητα της ασφαλιστικής σύμβασης αστικής ευθύνης αυτοκινήτου στον επιβάτη που υπήρξε θύμα του ατυχήματος, όταν ο ίδιος είναι επίσης ο αντισυμβαλλόμενος στη σύμβαση ασφάλισης που έχει προβεί σε σκόπιμη ψευδή δήλωση κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης, στην οποία οφείλεται η ακυρότητά της;

⁽¹⁾ Οδηγία 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 2009, L 263, σ. 11).

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Landgericht Duisburg (Γερμανία) στις 19 Απριλίου 2023 — OB κατά Mercedes-Benz Group AG

(Υπόθεση C-251/23, Mercedes-Benz Group)

(2023/C 296/18)

Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική

Αιτούν δικαστήριο

Landgericht Duisburg

Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης

Ενάγων: OB

Εναγόμενη: Mercedes-Benz Group AG

Προδικαστικά ερωτήματα

- 1) Πληροί τις προδιαγραφές του ευρωπαϊκού δικαίου πετρελαιοκίνητο όχημα για το οποίο εφαρμόζεται το πρότυπο εκπομπών Euro 5, ανεξαρτήτως του αν στο σύστημα ελέγχου του είναι εγκατεστημένο κύκλωμα το οποίο εμπίπτει στην έννοια του συστήματος αναστολής κατά το άρθρο 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 ⁽¹⁾, αν, λόγω του τρόπου κατασκευής του οχήματος και των εγκατεστημένων στο σύστημα ελέγχου λειτουργιών, είναι εκ προοιμίου σαφές ότι, αφού θερμανθεί, ο κινητήρας εκλύει στο «μείγμα» πλέον των 180 mg οξειδίων του αζώτου ανά χιλιόμετρο, ακόμα και αν υποβάλλεται σε δοκιμαστική λειτουργία σύμφωνα με τον NEDC σε αυτή την κατάσταση;
- 2) Μπορεί ένα στοιχείο σχεδιασμού οχήματος 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, ανάλογα με το αποτέλεσμα του ελέγχου, την αυξομείωση των παραμέτρων της διαδικασίας καύσης στον κινητήρα, να μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 και, κατά συνέπεια, να αποτελεί σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 και στην περίπτωση που η βάσει του αποτελέσματος του ελέγχου αυξομείωση των παραμέτρων της διαδικασίας εσωτερικής καύσης που προκαλεί το στοιχείο σχεδιασμού αυξάνει μεν τις εκπομπές συγκεκριμένης επιβλαβούς ουσίας, όπως οξείδια του αζώτου, ταυτόχρονα όμως μειώνει κατά τον ίδιο τρόπο τις εκπομπές μίας ή περισσότερων άλλων επιβλαβών ουσιών, όπως σωματίδια, υδρογονάνθρακες, μονοξείδιο του άνθρακα και/ή διοξείδιο του άνθρακα;
- 3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα: υπό ποιες προϋποθέσεις το στοιχείο σχεδιασμού συνιστά, στην περίπτωση αυτή, σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007;

- 4) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα: Αντιβαίνουν διατάξεις του εθνικού δικαίου οι οποίες επιβάλλουν στον αγοραστή οχήματος να αποδείξει πλήρως την ύπαρξη συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, χωρίς ο κατασκευαστής του οχήματος να υποχρεούται να παράσχει συναφώς πληροφορίες στο πλαίσιο της αποδεικτικής διαδικασίας, στο 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⁽¹⁾, που μνημονεύονται στην απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 2023 (Mercedes-Benz Group [Ευθύνη του κατασκευαστή οχημάτων με συστήματα αναστολής], C-100/21, EU:C:2023:229), όταν από τις προαναφερθείσες διατάξεις συνάγεται ότι ο αγοραστής μηχανοκίνητου οχήματος, σε περίπτωση που αυτό είναι εξοπλισμένο με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, πρέπει να έχει αξίωση αποζημιώσεως έναντι του κατασκευαστή του οχήματος (βλ. σκέψεις 91 και 93 της εν λόγω αποφάσεως);
- 5) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο τέταρτο ερώτημα: Ποιοι κανόνες για την κατανομή του βάρους αποδείξεως προβλέπονται από το ευρωπαϊκό δίκαιο όταν η διαφορά μεταξύ του αγοραστή οχήματος και του κατασκευαστή του αφορά αξίωση αποζημιώσεως του πρώτου κατά του δεύτερου λόγω της ύπαρξης συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007; Παρέχονται στους διαδικούς διευκολύνσεις ως προς το βάρος αποδείξεως ή, κατά περίπτωση, επιβάλλονται σε αυτούς υποχρεώσεις και, αν ναι, ποιες είναι αυτές; Σε περίπτωση που επιβάλλονται υποχρεώσεις: Ποιες είναι οι συνέπειες της μη τηρήσεώς τους;

(¹) Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 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).

(²) 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).

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Βέλγιο) στις 11 Μαΐου 2023 — Ordre des barreaux francophones et germanophones de Belgique κ.λπ. κατά État belge

(Υπόθεση C-299/23, Darvate κ.λπ. (¹))

(2023/C 296/19)

Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική

Αιτούν δικαστήριο

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles

Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης

Ενάγοντες: Ordre des barreaux francophones et germanophones de Belgique, Coordination et Initiatives pour et avec les Réfugiés et Étrangers ASBL, NX

Εναγόμενο: État belge

Προδικαστικά ερωτήματα

Απαιτείται κατά το άρθρο 34 της οδηγίας 2016/801/ΕΕ σχετικά με τις προϋποθέσεις εισόδου και διαμονής υπηκόων τρίτων χωρών με σκοπό την έρευνα, τις σπουδές, την πρακτική άσκηση, την εθελοντική υπηρεσία, τις ανταλλαγές μαθητών ή τα εκπαιδευτικά προγράμματα και την απασχόληση των εσωτερικών άμισθων βοηθών (au pair), ερμηνευόμενο αυτοτελώς είτε σε συνδυασμό με τα άρθρα 7, 14, παράγραφος 1, και 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων και την αρχή της αποτελεσματικότητας, και υπό το πρίσμα του σκοπού που επιδιώκεται με την εν λόγω οδηγία ο οποίος συνίσταται στην ενίσχυση των διαδικαστικών εγγυήσεων που παρέχονται στους υπηκόους τρίτων χωρών και στην προσέλκυση αλλοδαπών σπουδαστών στην Ευρωπαϊκή Ένωση;

- 1) να παρέχεται στον αλλοδαπό σπουδαστή η δυνατότητα άσκησης προσφυγής, στο πλαίσιο εξαιρετικής διαδικασίας, η οποία κινείται υπό τις προϋποθέσεις του κατεπείγοντος, εφόσον αποδεικνύει ότι επέδειξε όλη την απαιτούμενη επιμέλεια, η δε τήρηση των αναγκαίων για την κίνηση της τακτικής διαδικασίας (αναστολής/ακυρώσεως) προθεσμιών ενδέχεται να παρακωλύσει την πραγματοποίηση των συγκεκριμένων σπουδών;

Εάν η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι αρνητική, πρέπει η ίδια απάντηση να δοθεί και στην περίπτωση που η μη έκδοση απόφασης εντός σύντομης προθεσμίας ενέχει τον κίνδυνο να απολέσει ο ενδιαφερόμενος ανεπανόρθωτα ένα έτος σπουδών;