



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 9ης Ιουλίου 2020 *

«Προδικαστική παραπομπή – Δικαστική συνεργασία σε αστικές υποθέσεις – Κανονισμός (ΕΕ) 1215/2012 – Άρθρο 7, σημείο 2 – Διεθνής δικαιοδοσία επί ενοχών εξ αδικοπραξίας ή οιονεί αδικοπραξίας – Τόπος όπου συνέβη το γενεσιουργό της ζημίας γεγονός – Τόπος επέλευσης της ζημίας – Χειραγώγηση των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων από κινητήρες παραγόμενους από κατασκευαστή αυτοκινήτων»

Στην υπόθεση C-343/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής απόφασεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείο Klagenfurt, Αυστρία) με απόφαση της 17ης Απριλίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 30 Απριλίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

Verein für Konsumenteninformation

κατά

Volkswagen AG

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J.-C. Bonichot, πρόεδρο τμήματος, M. Safjan (εισηγητή), L. Bay Larsen, C. Toader και N. Jääskinen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Campos Sánchez-Bordona

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Verein für Konsumenteninformation, εκπροσωπούμενη από τους M. Poduschka και A. Klauser, Rechtsanwälte,
- η Volkswagen AG, εκπροσωπούμενη από τους T. Kustor και S. Prossinger, Rechtsanwälte,
- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον F. Shibli και τη Z. Lavery, επικουρούμενους από τον B. Lask, barrister,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την M. Heller και τον M. Wilderspin,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 2ας Απριλίου 2020,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 7, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2012, L 351, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Verein für Konsumenteninformation, ένωσης για την πληροφόρηση των καταναλωτών με έδρα τη Βιέννη (Αυστρία) (στο εξής: VKI), και της Volkswagen AG, εταιρίας κατασκευής αυτοκινήτων η οποία έχει συσταθεί υπό τη μορφή ανώνυμης εταιρίας γερμανικού δικαίου και εδρεύει στο Wolfsburg (Γερμανία), σχετικά με την ευθύνη της τελευταίας για τις ζημίες που προκύπτουν από την ενσωμάτωση λογισμικού χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων στα αγορασθέντα από Αυστριακούς καταναλωτές οχήματα.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 1215/2012

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 15 και 16 του κανονισμού 1215/2012 έχουν ως εξής:
 - «15 Οι κανόνες περί διεθνούς δικαιοδοσίας θα πρέπει να παρουσιάζουν υψηλό βαθμό προβλεψιμότητας και να βασίζονται στην αρχή της γενικής δωσιδικίας της κατοικίας του εναγομένου. Η δωσιδικία αυτή θα πρέπει να ισχύει πάντοτε, εκτός από μερικές συγκεκριμένες περιπτώσεις όπου το επίδικο αντικείμενο ή η αυτονομία των διαδίκων δικαιολογεί άλλο συνδεδετικό στοιχείο. Η κατοικία των νομικών προσώπων πρέπει να καθορίζεται αυτοτελώς ώστε να αυξάνεται η διαφάνεια των κοινών κανόνων και να αποφεύγονται οι συγκρούσεις δικαιοδοσίας.
 - (16) Η δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου πρέπει να συμπληρωθεί από εναλλακτικές δωσιδικίες που θα ισχύουν λόγω του στενού συνδέσμου μεταξύ του δικαστηρίου και της διαφοράς ή για την ορθή απονομή της δικαιοσύνης. Η ύπαρξη στενού συνδέσμου θα πρέπει να παρέχει ασφάλεια δικαίου και να αποφεύγεται το ενδεχόμενο ο εναγόμενος να ενάγεται ενώπιον δικαστηρίου κράτους μέλους το οποίο δεν μπορούσε ευλόγως να προβλέψει. Αυτό το στοιχείο είναι σημαντικό, ιδίως σε διαφορές που αφορούν εξωσυμβατικές υποχρεώσεις οι οποίες απορρέουν από παραβιάσεις της ιδιωτικότητας και του δικαιώματος της προσωπικότητας, περιλαμβανομένης της δυσφήμισης.»

- 4 Το κεφάλαιο II του κανονισμού 1215/2012, το οποίο φέρει τον τίτλο «Διεθνής δικαιοδοσία», περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, το τμήμα 1, με τίτλο «Γενικές διατάξεις», και το τμήμα 2, με τίτλο «Ειδικές δικαιοδοσίες». Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, το οποίο περιλαμβάνεται στο τμήμα 1, ορίζει τα κάτωθι:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, τα πρόσωπα που έχουν την κατοικία τους στο έδαφος κράτους μέλους ενάγονται ενώπιον των δικαστηρίων αυτού του κράτους μέλους, ανεξάρτητα από την ιθαγένειά τους.»

- 5 Το άρθρο 7 του κανονισμού 1215/2012, το οποίο περιλαμβάνεται στο τμήμα 2 του κεφαλαίου II του κανονισμού αυτού, έχει ως ακολούθως:

«Πρόσωπο που έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος μπορεί να εναχθεί σε άλλο κράτος μέλος:

[...]

- 2) ως προς ενοχές εξ αδικοπραξίας ή οιονεί αδικοπραξίας, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου συνέβη ή ενδέχεται να συμβεί το ζημιογόνο γεγονός:

[...]».

Ο κανονισμός Ρώμη II

- 6 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 864/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2007, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές (Ρώμη II) (ΕΕ 2007, L 199, σ. 40, στο εξής: κανονισμός Ρώμη II), το οποίο φέρει τον τίτλο «Αθέμιτος ανταγωνισμός και πράξεις που περιορίζουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό», ορίζει τα ακόλουθα:

«Το εφαρμοστέο δίκαιο στην εξωσυμβατική ενοχή η οποία απορρέει από πράξη αθέμιτου ανταγωνισμού είναι το δίκαιο της χώρας στην οποία θίγονται ή ενδέχεται να θιγούν οι σχέσεις ανταγωνισμού ή τα συλλογικά συμφέροντα των καταναλωτών.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 7 Η VKI, στις οποίας τα καταστατικά καθήκοντα περιλαμβάνεται η δικαστική επιδίωξη αξιώσεων που της έχουν εκχωρηθεί από καταναλωτές για τους σκοπούς της άσκησης αγωγής, άσκηση, στις 6 Σεπτεμβρίου 2018, αγωγή ενώπιον του Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείου Klagenfurt, Αυστρία), ζητώντας να υποχρεωθεί η Volkswagen να της καταβάλει το ποσό των 3 611 806 ευρώ, πλέον τόκων, εξόδων και λοιπών δαπανών, και να αναγνωριστεί ότι η εταιρία αυτή ευθύνεται για όλες τις ζημίες που δεν είναι ακόμη δυνατόν να υπολογιστούν και/ή για τις ζημίες που θα προκύψουν στο μέλλον.
- 8 Προς στήριξη του αιτήματός της, η VKI στηρίζεται στην ευθύνη εξ αδικοπραξίας και οιονεί αδικοπραξίας της Volkswagen, επικαλούμενη το γεγονός ότι οι 574 καταναλωτές οι οποίοι της εκχώρησαν τις αξιώσεις τους για την άσκηση της αγωγής της κύριας δίκης απέκτησαν στην Αυστρία καινούργια ή μεταχειρισμένα οχήματα εξοπλισμένα με κινητήρα EA 189, πριν από την αποκάλυψη στο κοινό, στις 18 Σεπτεμβρίου 2015, του τρόπου με τον οποίο η Volkswagen προέβη σε χειραγώγηση των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων των οχημάτων αυτών. Κατά τη VKI, οι κινητήρες αυτοί είναι εξοπλισμένοι με «σύστημα αναστολής» το οποίο είναι παράνομο βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και

συντήρησης οχημάτων (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1). Πρόκειται για λογισμικό με τη χρήση του οποίου, σε συνθήκες εργαστηρίου, οι εκπομπές καυσαερίων φαίνεται ότι τηρούν τις προβλεπόμενες οριακές τιμές, ενώ, σε πραγματικές συνθήκες, δηλαδή όταν τα οικεία οχήματα χρησιμοποιούνται στο οδικό δίκτυο, οι πράγματι εκπεμπόμενοι ρύποι ανέρχονται σε ποσοστά πολλαπλάσια των προβλεπόμενων οριακών τιμών. Μόνο κατόπιν της εγκατάστασης του συγκεκριμένου λογισμικού χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων η Volkswagen μπόρεσε να λάβει την προβλεπόμενη από τη νομοθεσία της Ένωσης έγκριση τύπου για οχήματα εξοπλισμένα με κινητήρα EA 189.

- 9 Κατά τη VKI, η ζημία που υπέστησαν οι ιδιοκτήτες των οχημάτων αυτών έγκειται στο γεγονός ότι, αν γνώριζαν την επίμαχη χειραγώγηση, είτε δε θα είχαν αγοράσει τέτοιο όχημα είτε θα το είχαν αγοράσει με έκπτωση επί της τιμής τουλάχιστον 30 %. Δεδομένου ότι τα επίμαχα αυτοκίνητα ήταν εξ αρχής ελαττωματικά, η αγοραία αξία τους και, επομένως, η τιμή αγοράς τους ήταν σαφώς κατώτερες από την πράγματι καταβληθείσα τιμή. Η διαφορά συνιστά ζημία που θεμελιώνει αξίωση αποζημίωσης.
- 10 Προκειμένου να δικαιολογήσει τη διεθνή δικαιοδοσία του αιτούντος δικαστηρίου, η VKI στηρίζεται στο άρθρο 7, σημείο 2, του κανονισμού 1215/2012. Η σύναψη της σύμβασης πώλησης, η καταβολή του τιμήματος και η παράδοση των επίμαχων οχημάτων έλαβαν, όλες, χώρα στην περιφέρεια του αιτούντος δικαστηρίου. Κατά την άποψή της, δεν πρόκειται για απλή επακόλουθη της αγοράς των οχημάτων ζημία, αλλά για αρχική ζημία η οποία δικαιολογεί τη διεθνή δικαιοδοσία του εν λόγω δικαστηρίου. Η ζημία αυτή συνίσταται σε μείωση της περιουσίας κάθε ενδιαφερόμενου καταναλωτή, την οποία υπέστη το νωρίτερο κατά την ημερομηνία αγοράς και παράδοσης των επίμαχων οχημάτων στον τόπο παράδοσης και, κατά συνέπεια, εντός της περιφέρειας του αιτούντος δικαστηρίου. Σε αυτό τον τόπο παρήγαγε για πρώτη φορά τα αποτελέσματά της η δυνάμενη να θεμελιώσει ευθύνη εξ αδικοπραξίας συμπεριφορά της Volkswagen και ζημιώθηκαν εξ αυτής άμεσα οι οικείοι καταναλωτές.
- 11 Η Volkswagen ζητεί την απόρριψη της αγωγής της VKI και αμφισβητεί τη διεθνή δικαιοδοσία του αιτούντος δικαστηρίου βάσει του άρθρου 7, σημείο 2, του κανονισμού 1215/2012.
- 12 Το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν, εν προκειμένω, η αγορά απλώς και μόνον των επίμαχων οχημάτων από μεταπωλητές αυτοκινήτων οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι στην Αυστρία και η παράδοση των οχημάτων αυτών στην Αυστρία αρκούν αφ' εαυτών για να θεμελιώσουν τη διεθνή δικαιοδοσία των αυστριακών δικαστηρίων βάσει της διάταξης αυτής. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου, και ιδίως από την απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 1995, *Marinari* (C-364/93, EU:C:1995:289, σκέψεις 14 και 15), αντλεί το συμπέρασμα ότι η δωσιδικία επί ενοχών εξ αδικοπραξίας ή οιοσδήποτε αδικοπραξίας ισχύει για τους αμέσως ζημιωθέντες μόνο στο μέτρο που επικαλούνται αρχική ζημία και όχι απλώς επακόλουθες ζημιές.
- 13 Συγκεκριμένα, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το λογισμικό που καθιστά δυνατή τη χειραγώγηση των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων των οικείων οχημάτων προκάλεσε μια αρχική ζημία, ενώ η προβαλλόμενη από τη VKI ζημία, η οποία συνίσταται σε μείωση της αξίας των οχημάτων αυτών, αποτελεί επακόλουθη ζημία οφειλόμενη στο γεγονός ότι τα εν λόγω οχήματα έχουν πραγματικό ελάττωμα.
- 14 Περαιτέρω, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η διεθνής δικαιοδοσία βάσει του άρθρου 7, σημείο 2, του κανονισμού 1215/2012 μπορεί να θεμελιωθεί σε αμιγώς περιουσιακές ζημιές απορρέουσες από πράξεις δυνάμενες να θεμελιώσουν ευθύνη εξ αδικοπραξίας.
- 15 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, υπό το πρίσμα της απόφασης της 16ης Ιουνίου 2016, *Universal Music International Holding* (C-12/15, EU:C:2016:449), ορισμένες πτυχές της υπόθεσης της κύριας δίκης συνηγορούν υπέρ του να οριστεί ως τόπος επέλευσης της επίμαχης ζημίας η Γερμανία. Ακόμη και αν, σύμφωνα με την άποψη της VKI, η ζημία αυτή επήλθε με την αγορά και την παράδοση στην Αυστρία οχημάτων εξοπλισμένων με λογισμικό χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων, όλες οι αξιώσεις αποζημίωσης αφορούν, σε επίπεδο πραγματικών περιστατικών, ένα και το αυτό πράγμα, ήτοι τις προσαπτόμενες στη Volkswagen υπαίτιες ενέργειες οι

οποίες έλαβαν χώρα στην έδρα της εταιρίας αυτής, δηλαδή στη Γερμανία. Επομένως, από την άποψη της αποτελεσματικής οργάνωσης της δίκης, ιδίως λόγω της εγγύτητας προς το αντικείμενο της διαφοράς, και της διευκόλυνσης της διεξαγωγής αποδείξεων, τα γερμανικά δικαστήρια είναι αντικειμενικώς καταλληλότερα να αποφανθούν επί της ευθύνης όσον αφορά τις προβαλλόμενες ζημίες. Επιπλέον, η διεθνής δικαιοδοσία των δικαστηρίων του τόπου αγοράς των επίμαχων οχημάτων και του τόπου παράδοσής τους στους τελικούς χρήστες, συμπεριλαμβανομένων και των αγοραστών μεταχειρισμένων οχημάτων, δεν ανταποκρίνεται κατ' ανάγκην στην απαίτηση περί προβλεψιμότητας του δικαστηρίου που έχει διεθνή δικαιοδοσία.

- 16 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η αναγνώριση της διεθνούς δικαιοδοσίας των αυστριακών δικαστηρίων συνάδει με την επιβαλλόμενη από τη νομολογία του Δικαστηρίου στενή ερμηνεία των ειδικών κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας που προβλέπει ο κανονισμός 1215/2012.
- 17 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Klagenfurt (πρωτοδικείο Klagenfurt) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 7, σημείο 2, του κανονισμού [...] 1215/2012 [...], την έννοια ότι, υπό περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης, ως “τόπος όπου συνέβη το ζημιογόνο γεγονός” μπορεί να θεωρηθεί ο τόπος που βρίσκεται σε ορισμένο κράτος μέλος και στον οποίο επήλθε η ζημία, όταν η ζημία αυτή συνίσταται αποκλειστικά σε οικονομική απώλεια η οποία αποτελεί άμεση συνέπεια αδικοπραξίας που έλαβε χώρα σε άλλο κράτος μέλος;»

Επί του παραδεκτού

- 18 Με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η VKI υποστηρίζει ότι η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι अपαραδέκτη, διότι το υποβληθέν ερώτημα στερείται ενδιαφέροντος και είναι υποθετικό.
- 19 Εντούτοις, κατά πάγια νομολογία, τα σχετικά με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ερωτήματα που υποβάλλει ο εθνικός δικαστής εντός του κανονιστικού και πραγματικού πλαισίου το οποίο προσδιορίζει με δική του ευθύνη και την ακρίβεια του οποίου δεν οφείλει να ελέγξει το Δικαστήριο, θεωρούνται κατά τεκμήριο λυσιτελή. Το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να αποφανθεί επί αιτήσεως εθνικού δικαστηρίου μόνον όταν προκύπτει προδήλως ότι η ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσης ή ακόμη όταν το Δικαστήριο δεν έχει στη διάθεσή του τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία για να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 7ης Μαΐου 2020, Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, σκέψη 22 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 20 Εν προκειμένω, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως κρίνεται παραδεκτή, δεδομένου ότι από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η ζητούμενη ερμηνεία του άρθρου 7, σημείο 2, του κανονισμού 1215/2012 είναι αναγκαία προκειμένου να διαπιστωθεί αν το αιτούν δικαστήριο έχει διεθνή δικαιοδοσία, δυνάμει της διάταξης αυτής, ώστε να αποφανθεί επί της διαφοράς της κύριας δίκης.

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 21 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 7, σημείο 2, του κανονισμού 1215/2012 έχει την έννοια ότι, όταν οχήματα έχουν εξοπλιστεί παράνομα εντός κράτους μέλους από τον κατασκευαστή τους με λογισμικό χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων προτού αγοραστούν από τρίτον σε άλλο κράτος μέλος, ο τόπος επέλευσης της ζημίας βρίσκεται στο τελευταίο αυτό κράτος μέλος.

- 22 Υπενθυμίζεται προκαταρκτικώς ότι, στο μέτρο που, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 34 του κανονισμού 1215/2012, ο κανονισμός αυτός καταργεί και αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1), ο οποίος αντικατέστησε με τη σειρά του τη Σύμβαση της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 1982, L 388, σ. 7), όπως τροποποιήθηκε με τις διαδοχικές συμβάσεις για την προσχώρηση των νέων κρατών μελών στη Σύμβαση αυτή (στο εξής: Σύμβαση των Βρυξελλών), η διατυπωθείσα από το Δικαστήριο ερμηνεία των διατάξεων των τελευταίων νομοθετημάτων ισχύει και για τον κανονισμό 1215/2012, εφόσον οι διατάξεις αυτές μπορούν να χαρακτηριστούν ως «ισοδύναμες» (απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Τούτο ισχύει στην περίπτωση του άρθρου 5, σημείο 3, της Σύμβασης των Βρυξελλών και του κανονισμού 44/2001, αφενός, και του άρθρου 7, σημείο 2, του κανονισμού 1215/2012, αφετέρου (πρβλ. απόφαση της 31ης Μαΐου 2018, Nothartová, C-306/17, EU:C:2018:360, σκέψη 18 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 23 Όπως έχει κρίνει επανειλημμένα το Δικαστήριο με την αφορώσα τις διατάξεις αυτές νομολογία του, η έννοια του «τόπου όπου συνέβη το ζημιογόνο γεγονός» αφορά τόσο τον τόπο επέλευσης της ζημίας όσο και τον τόπο όπου συνέβη το γενεσιουργό της ζημίας γεγονός, οπότε ο εναγόμενος μπορεί να εναχθεί, κατ' επιλογήν του ενάγοντος, ενώπιον του δικαστηρίου του ενός ή του άλλου εκ των δύο αυτών τόπων (αποφάσεις της 16ης Ιουλίου 2009, Zuid-Chemie, C-189/08, EU:C:2009:475, σκέψη 23, και της 29ης Ιουλίου 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, σκέψη 25 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 24 Εν προκειμένω, αφενός, από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει ότι ο τόπος όπου συνέβη το γενεσιουργό της ζημίας γεγονός βρίσκεται στο κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου τα επίμαχα αυτοκίνητα οχήματα εξοπλίστηκαν με λογισμικό χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων, δηλαδή στη Γερμανία.
- 25 Όσον αφορά, αφετέρου, τον τόπο επέλευσης της ζημίας, πρέπει να προσδιοριστεί πού βρίσκεται ο τόπος αυτός υπό περιστάσεις όπως αυτές της διαφοράς της κύριας δίκης, δηλαδή όταν οι επιζήμιες συνέπειες εκδηλώθηκαν το πρώτον μετά την αγορά των επίμαχων οχημάτων και σε άλλο κράτος μέλος, εν προκειμένω στην Αυστρία.
- 26 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει ακριβώς, ότι, κατά πάγια νομολογία, η έννοια του «τόπου όπου συνέβη το ζημιογόνο γεγονός» δεν μπορεί να ερμηνευθεί διασταλτικώς ώστε να καλύπτει κάθε τόπο στον οποίο θα μπορούσαν να γίνουν αισθητές οι επιζήμιες συνέπειες ενός γεγονότος που έχει ήδη προκαλέσει ζημία η οποία έχει πράγματι επέλθει σε άλλον τόπο. Κατά συνέπεια, η έννοια αυτή δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως καλύπτουσα τον τόπο στον οποίο ο ζημιωθείς διατείνεται ότι υπέστη περιουσιακή ζημία επακόλουθη της αρχικώς επελθούσας ζημίας την οποία υπέστη εντός άλλου κράτους (αποφάσεις της 19ης Σεπτεμβρίου 1995, Marinari, C-364/93, EU:C:1995:289, σκέψεις 14 και 15, και της 29ης Ιουλίου 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, σκέψη 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 27 Το Δικαστήριο έχει επίσης αποφανθεί όσον αφορά το άρθρο 5, σημείο 3, της Σύμβασης των Βρυξελλών ότι ζημία η οποία αποτελεί απλώς έμμεση συνέπεια της ζημίας που υπέστησαν αρχικώς άλλα πρόσωπα, τα οποία υπέστησαν άμεσα τη ζημία που επήλθε σε τόπο διαφορετικό από εκείνο όπου ο εμμέσως ζημιωθείς υπέστη στη συνέχεια τη ζημία, δεν δύναται να θεμελιώσει διεθνή δικαιοδοσία βάσει της διάταξης αυτής (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιανουαρίου 1990, Dumez France και Tracoba, C-220/88, EU:C:1990:8, σκέψεις 14 και 22).

- 28 Ομοίως, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι συνακόλουθες ζημιογόνες συνέπειες δεν δύνανται να θεμελιώσουν διεθνή δικαιοδοσία βάσει του άρθρου 7, σημείο 2, του κανονισμού 1215/2012 (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, σκέψη 27 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 29 Ως εκ τούτου, στην υπόθεση της κύριας δίκης, από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει, υπό την επιφύλαξη της εκτίμησης των πραγματικών περιστατικών στην οποία οφείλει να προβεί το αιτούν δικαστήριο, ότι η προβαλλόμενη από τη VKI ζημία συνίσταται σε μείωση της αξίας των επίμαχων οχημάτων ως αποτέλεσμα της διαφοράς μεταξύ της τιμής που κατέβαλε ο αγοραστής για τέτοιο όχημα και της πραγματικής του αξίας λόγω της εγκατάστασης λογισμικού χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων.
- 30 Κατά συνέπεια, μολονότι τα οχήματα αυτά ήταν ελαττωματικά ήδη από την εγκατάσταση του λογισμικού αυτού, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η προβαλλόμενη ζημία επήλθε το πρώτον κατά τον χρόνο της αγοράς των εν λόγω οχημάτων, με την απόκτησή τους έναντι τιμήματος υψηλότερου από την πραγματική αξία τους.
- 31 Μια τέτοια ζημία, η οποία δεν υφίστατο πριν από την αγορά του οχήματος από τον τελικό αγοραστή ο οποίος θεωρεί ότι ζημιώθηκε, συνιστά αρχική ζημία κατά την έννοια της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 26 της παρούσας απόφασης και όχι έμμεση συνέπεια της ζημίας που αρχικώς υπέστησαν άλλα πρόσωπα κατά την έννοια της νομολογίας που μνημονεύεται στη σκέψη 27 της παρούσας απόφασης.
- 32 Εξάλλου, αντιθέτως προς ό, τι εκτιμά το αιτούν δικαστήριο, η ζημία αυτή δεν συνιστά ούτε αμιγώς περιουσιακή ζημία.
- 33 Βεβαίως, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης αγωγή αποζημιώσεως αποσκοπεί στην αντιστάθμιση της μείωσης της αξίας των επίμαχων οχημάτων, η οποία εκτιμάται στο 30 % της τιμής αγοράς τους, δηλαδή σε χρηματοοικονομική αντιστάθμιση η οποία μπορεί να αποτιμηθεί. Εντούτοις, όπως επισήμανε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, το γεγονός ότι η αξίωση αποζημιώσεως διατυπώνεται σε ευρώ δεν σημαίνει ότι πρόκειται για αμιγώς περιουσιακή ζημία. Συγκεκριμένα, αντιθέτως προς τις υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκαν οι αποφάσεις της 10ης Ιουνίου 2004, Kronhofer (C-168/02, EU:C:2004:364), της 28ης Ιανουαρίου 2015, Kolassa (C-375/13, EU:C:2015:37), καθώς και της 12ης Σεπτεμβρίου 2018, Löber (C-304/17, EU:C:2018:701), στις οποίες χρηματοοικονομικές επενδύσεις είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων των οικείων προσώπων χωρίς να υπάρχει σύνδεση με υλικό αγαθό, η υπόθεση της κύριας δίκης αφορά ελάττωμα οχημάτων, τα οποία είναι υλικά αγαθά.
- 34 Επομένως, δεν πρόκειται για αμιγώς περιουσιακή ζημία εν προκειμένω, αλλά για περιουσιακή ζημία προκύπτουσα από τη μείωση της αξίας κάθε οικείου οχήματος λόγω του ότι, με την αποκάλυψη της εγκατάστασης του λογισμικού χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων, έναντι της πληρωμής για την αγορά τέτοιου οχήματος αποκτήθηκε όχημα με ελάττωμα το οποίο, ως εκ τούτου, έχει μικρότερη αξία.
- 35 Επιβάλλεται, συνεπώς, το συμπέρασμα ότι, σε περίπτωση εμπορίας οχημάτων εξοπλισμένων από τον κατασκευαστή τους με λογισμικό χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων, η ζημία την οποία υφίσταται ο τελικός αγοραστής δεν είναι ούτε έμμεση ούτε αμιγώς περιουσιακή και επέρχεται με την αγορά τέτοιου οχήματος από τρίτον.
- 36 Υπό περιστάσεις όπως αυτές για τις οποίες γίνεται λόγος στις σκέψεις 34 και 35 της παρούσας απόφασης, μια τέτοια ερμηνεία του άρθρου 7, σημείο 2, του κανονισμού 1215/2012 συνάδει με τον σκοπό της προβλεψιμότητας των κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας, στον οποίο αναφέρεται η αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού αυτού, στο μέτρο που κατασκευαστής αυτοκινήτων ο οποίος είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος και προβαίνει σε παράνομες χειραγωγήσεις επί οχημάτων που

διατίθενται στο εμπόριο σε άλλα κράτη μέλη μπορεί ευλόγως να αναμένει ότι μπορεί να εναχθεί ενώπιον των δικαστηρίων αυτών των κρατών (βλ., κατ' αναλογία, αποφάσεις της 28ης Ιανουαρίου 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, σκέψη 56, και της 12ης Σεπτεμβρίου 2018, Löber, C-304/17, EU:C:2018:701, σκέψη 35).

- 37 Πράγματι, παραβαίνοντας εσκεμμένως τις εκ του νόμου επιβαλλόμενες σε αυτόν προδιαγραφές, ο εν λόγω κατασκευαστής πρέπει να αναμένει ότι η ζημία θα επέλθει στον τόπο όπου το επίμαχο όχημα αποκτήθηκε από πρόσωπο το οποίο μπορούσε νομίμως να θεωρήσει ότι το όχημα αυτό θα είναι σύμφωνο προς τις συγκεκριμένες προδιαγραφές και στη συνέχεια διαπιστώνει ότι διαθέτει ελαττωματικό και μικρότερης αξίας αγαθό.
- 38 Η ερμηνεία αυτή είναι επίσης σύμφωνη με τους σκοπούς της εγγύτητας και της ορθής απονομής της δικαιοσύνης, στους οποίους αναφέρεται η αιτιολογική σκέψη 16 του κανονισμού 1215/2012, στο μέτρο που, για τον καθορισμό του ύψους της προκληθείσας ζημίας, το εθνικό δικαστήριο μπορεί να κληθεί να εκτιμήσει τις συνθήκες της αγοράς στο κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου αγοράστηκε το εν λόγω όχημα. Τα δικαστήρια, λοιπόν, του τελευταίου αυτού κράτους μέλους μπορούν να έχουν ευχερέστερη πρόσβαση στα αποδεικτικά μέσα που είναι αναγκαία για την πραγματοποίηση των εκτιμήσεων αυτών (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, σκέψη 34).
- 39 Τέλος, η εν λόγω ερμηνεία είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις συνοχής που προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού Ρώμη II, καθόσον, κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, ο τόπος επέλευσης της ζημίας σε υπόθεση που αφορά πράξη αθέμιτου ανταγωνισμού είναι ο τόπος όπου «θιγόνται ή ενδέχεται να θιγούν οι σχέσεις ανταγωνισμού ή τα συλλογικά συμφέροντα των καταναλωτών». Πράξη όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία, ως δυνάμενη να θίξει τα συλλογικά συμφέροντα των καταναλωτών ως ομάδα, συνιστά πράξη αθέμιτου ανταγωνισμού (απόφαση της 28ης Ιουλίου 2016, Verein für Konsumenteninformation, C-191/15, EU:C:2016:612, σκέψη 42), μπορεί να θίξει τα συμφέροντα αυτά σε κάθε κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου οι καταναλωτές αγοράζουν το ελαττωματικό προϊόν. Επομένως, σύμφωνα με τον κανονισμό Ρώμη II, ο τόπος επέλευσης της ζημίας είναι ο τόπος όπου αγοράστηκε τέτοιο προϊόν (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, σκέψη 35).
- 40 Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 7, σημείο 2, του κανονισμού 1215/2012 έχει την έννοια ότι, όταν οχήματα έχουν εξοπλιστεί παράνομα εντός κράτους μέλους από τον κατασκευαστή τους με λογισμικό χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων προτού αγοραστούν από τρίτο σε άλλο κράτος μέλος, ο τόπος επέλευσης της ζημίας βρίσκεται στο τελευταίο αυτό κράτος μέλος.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 41 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 7, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, έχει την έννοια ότι, όταν οχήματα έχουν εξοπλιστεί παράνομα εντός κράτους μέλους από τον κατασκευαστή τους με λογισμικό

χειραγώγησης των σχετικών με τις εκπομπές καυσαερίων δεδομένων προτού αγοραστούν από τρίτο σε άλλο κράτος μέλος, ο τόπος επέλευσης της ζημίας βρίσκεται στο τελευταίο αυτό κράτος μέλος.

(υπογραφές)