

Υπόθεση C-808/19

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

Ημερομηνία καταθέσεως:

4 Νοεμβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Gera (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

25 Οκτωβρίου 2019

Ενάγουσα:

DS

Εναγομένη:

Volkswagen AG

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Αξίωση αποζημιώσεως λόγω αναστροφής της συμβάσεως πώλησεως μεταχειρισμένου οχήματος στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής – Ευθύνη του κατασκευαστή – Υποχρέωση για παράδοση πιστοποιητικού συμμορφώσεως – Προστασία του τελικού καταναλωτή – Αφαίρεση αποζημιώσεως χρήσεως από τη ζημία

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως για έκδοση προδικαστικής αποφάσεως

Ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, άρθρο 267 ΣΛΕΕ

Προδικαστικά ερωτήματα

1. Έχουν τα άρθρα 6, παράγραφος 1, και 27, παράγραφος 1, της EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (κανονιστικής ρυθμίσεως περί εγκρίσεως ΕΚ των οχημάτων, στο εξής: EG-FGV) ή/και τα άρθρα 18, παράγραφος 1, και 26,

παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/EK, την έννοια ότι ο κατασκευαστής παραβαίνει την υποχρέωσή του για χορήγηση ισχύοντος πιστοποιητικού κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, EG-FGV (ή/και την υποχρέωσή του να παραδώσει πιστοποιητικό συμμορφώσεως κατά το άρθρο 18, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/EK) όταν έχει εγκαταστήσει στο όχημα απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, και του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007, και η διάθεση στην αγορά ενός τέτοιου οχήματος προσκρούει στην απαγόρευση διαθέσεως στην αγορά οχήματος χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμορφώσεως κατά το άρθρο 27, παράγραφος 1, EG-FGV (ή στην απαγόρευση πώλησεως χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμορφώσεως κατά το άρθρο 26, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/EK);

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως:

1α. Αποσκοπούν τα άρθρα 6 και 27 EG-FGV, ή/και το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46/EK, στην προστασία και του τελικού καταναλωτή και, σε περίπτωση μεταπώλησεως στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων, ιδίως του επόμενου αγοραστή και μάλιστα σε συνάρτηση με την ελευθερία διαθέσεως και την περιουσία του; Εμπίπτει η απόκτηση από τελικό πελάτη ενός μεταχειρισμένου οχήματος που τέθηκε σε κυκλοφορία χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμορφώσεως στο πεδίο των κινδύνων, προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκαν οι εν λόγω διατάξεις;

2. Αποσκοπεί το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, στην προστασία και του τελικού καταναλωτή και, σε περίπτωση μεταπώλησεως στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων, ιδίως του επόμενου αγοραστή και μάλιστα σε συνάρτηση με την ελευθερία διαθέσεως και την περιουσία του; Εμπίπτει η απόκτηση από τελικό πελάτη μεταχειρισμένου οχήματος στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής στο πεδίο των κινδύνων, προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκε η εν λόγω διάταξη;

3. Έχουν τα άρθρα 6 και 27 EG-FGV, ή/και το άρθρο 18, παράγραφος 1, το άρθρο 26, παράγραφος 1, και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46/EK, καθώς και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, την έννοια ότι σε περίπτωση παραβάσεώς τους δεν μπορεί να αφαιρεθεί εν όλω ή εν μέρει η αποζημίωση χρήσεως για την πραγματική χρήση του οχήματος από τη **[σελίδα του πρωτοτύπου 3]** ζημία του τελικού καταναλωτή (και αν ναι: με ποιον τρόπο ή σε ποια έκταση;) όταν ο τελικός καταναλωτής, εξαιτίας της εν λόγω παραβάσεως, μπορεί να απαιτήσει και όντως απαιτεί την αναστροφή της συμβάσεως πώλησεως του οχήματος; Αλλάζει κάτι στην ερμηνεία αν η παράβαση συνοδεύεται από εξαπάτηση των αρμόδιων για την παροχή εγκρίσεως αρχών και των τελικών καταναλωτών ως προς το ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις της εγκρίσεως και το ότι το όχημα επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στην οδική κυκλοφορία χωρίς περιορισμούς, η δε παράβαση και η απάτη τελούνται με σκοπό τη μείωση των εξόδων και τη μεγιστοποίηση των κερδών μέσω μεγαλύτερων πωλήσεων ενώ ταυτόχρονα εξασφαλίζουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε βάρος των ανύποπτων καταναλωτών;

Παρατιθέμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Οδηγία 2007/46/EK 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, και άρθρο 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: άρθρο 3, σημείο 10, άρθρο 5, παράγραφος 2

Κανονισμός (ΕΚ) 385/2009 της Επιτροπής της 7ης Μαΐου 2009, για την αντικατάσταση του παραρτήματος IX της οδηγίας 2007/46/EK 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

Παρατιθέμενες διατάξεις του εθνικού δικαίου

Κανονιστική ρύθμιση περί εγκρίσεως ΕΚ των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, στο εξής: EG-FGV): άρθρο 6 και άρθρο 27

Bürgerliches Gesetzbuch (αστικός κώδικας, στο εξής: BGB): άρθρο 31, άρθρο 823, παράγραφος 2, άρθρο 826

Strafgesetzbuch (ποινικός κώδικας, στο εξής: StGB): άρθρο 263, παράγραφος 1

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της διαδικασίας

- 1 Η ενάγουσα αγόρασε στις 26 Αυγούστου 2010 από έμπορο αυτοκινήτων έναντι 15.886 ευρώ μεταχειρισμένο αυτοκίνητο VW Golf που είχε διανύσει 26.300 χιλιόμετρα.
- 2 Το εν λόγω αυτοκίνητο είναι εξοπλισμένο με κινητήρα τύπου EA-189. Το εγκατεστημένο από τον κατασκευαστή λογισμικό του κινητήρα συνέβαλε στη βελτιστοποίηση των τιμών εκπομπής αζώτου κατά τη διαδικασία ελέγχου από τις αρμόδιες υπηρεσίες, καθώς ο κινητήρας διαθέτει σύστημα ανακυκλοφορίας καυσαερίων με δύο θέσεις λειτουργίας. Η θέση λειτουργίας 1 βελτιστοποιεί τις

εκπομπές αζώτου με μια σχετικά υψηλή ροή ανακυκλοφορίας καυσαερίων, ενώ η θέση λειτουργίας 0 βελτιστοποιεί τις εκπομπές σωματιδίων με αποτέλεσμα να περιορίζεται η ροή ανακυκλοφορίας καυσαερίων. Το λογισμικό της μονάδας ελέγχου ρυθμίσεως του κινητήρα αναγνωρίζει αν το όχημα βρίσκεται σε συνθήκες συνήθους οδικής κυκλοφορίας ή στον τεχνικό έλεγχο για τον προσδιορισμό των τιμών των εκπομπών. Κατά τη διάρκεια του κύκλου δοκιμής ή του ελέγχου στην κλίνη δοκιμών το ενσωματωμένο λογισμικό θέτει το πρόγραμμα του κινητήρα στη θέση λειτουργίας 1 ως προς τις εκπομπές αζώτου, ούτως ώστε να επιτυγχάνονται χαμηλότερες τιμές αζώτου και να τηρούνται οι νομοθετικά προβλεπόμενες τιμές καυσαερίων καθώς και οι προβλεπόμενες σύμφωνα με το επίπεδο εκπομπών εξατμίσεως Euro 5 οριακές τιμές αζώτου. Ωστόσο, υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης το όχημα βρίσκεται στη θέση λειτουργίας 0. Οι τιμές των εκπομπών που προκύπτουν κατά τη λειτουργία αυτή δεν συμφωνούν με εκείνες που έχει καταχωρίσει η εναγομένη ως κατασκευάστρια του εν λόγω οχήματος στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

- 3 Η εγκατάσταση του συστήματος αναστολής έγινε από την εναγομένη εν γνώσει της και κατ' εντολή της, εν πάση περιπτώσει δε κατόπιν εγκρίσεως από το διοικητικό συμβούλιο και με σκοπό να μετακυλίσει το σχετικό κόστος στους τελικούς καταναλωτές, να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της μέσω μαζικών πωλήσεων και να αποκτήσει πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών κατασκευαστών μηχανοκίνητων οχημάτων. Η απαραίτητη στο πλαίσιο αυτό εξαπάτηση των αρμόδιων για την παροχή εγκρίσεως αρχών και των τελικών καταναλωτών που αγνοούσαν πλήρως την ύπαρξη του εν λόγω συστήματος αναστολής και την καταστρατήγηση των περί εκπομπών αέριων ρύπων νομοθετικών διατάξεων αποτελούσε μέρος του συνολικού σχεδίου.
- 4 Η εξαπατηθείσα (από τον αντισυμβαλλόμενο της ως όργανο της εναγομένης) ενάγουσα αγόρασε το όχημα προς χρήση στην οδική κυκλοφορία. Η ενάγουσα δεν θα το είχε αγοράσει αν γνώριζε ότι οι ουσιαστικές προϋποθέσεις εγκρίσεως δεν πληρούνται, με αποτέλεσμα να υφίσταται κίνδυνος να μην μπορεί να το χρησιμοποιεί (επ' αόριστον) προς τον σκοπό αυτόν, καθόσον θα αποσυρόταν. Έκτοτε η ενάγουσα κάνει χρήση του οχήματος.

Κύρια επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

- 5 Η ενάγουσα ζητεί από την εναγομένη την επιστροφή του τιμήματος που κατέβαλε για το όχημα. Υποστηρίζει ότι δεν πρέπει να αφαιρεθεί από το τίμημα αποζημίωση χρήσεως για τα χιλιόμετρα που διήνυσε η ίδια.
- 6 Η εναγομένη ισχυρίζεται ότι το λογισμικό που εγκατέστησε αποτελούσε μέτρο που αφορούσε μόνον το εσωτερικό του κινητήρα. Εξάλλου, δεν τίθεται ζήτημα ως προς τις οριακές τιμές σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης, καθόσον ο νομοθέτης αποφάσισε να αυξήσει τις οριακές τιμές σε συνθήκες εργαστηρίου.

Σύντομη παράθεση του σκεπτικού της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

- 7 Το αιτούν δικαστήριο εξετάζει την αδικοπρακτική ευθύνη της εναγομένης βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, BGB, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, του άρθρου 823, παράγραφος 2, BGB, σε συνδυασμό με το άρθρο 6, παράγραφος 1, και το άρθρο 27, παράγραφος 1, EG-FGV, καθώς και του άρθρου 826 BGB.
- 8 Διαπιστώνει κατ' αρχάς ότι στο επίδικο αυτοκίνητο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, και του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007. Η σχετική απόφαση της Kraftfahrtbundesamt (ομοσπονδιακής υπηρεσίας μηχανοκίνητων οχημάτων) έχει καταστεί οριστική και αναπτύσσει δεσμευτική ισχύ για την πολιτική δίκη.
- 9 Επίσης, το κατά πόσον υφίσταται παράβαση του άρθρου 6, παράγραφος 1, και του άρθρου 27 EG-FGV, τα οποία βασίζονται στο άρθρο 18, παράγραφος 1 και στο άρθρο 26, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46, εξαρτάται από το περιεχόμενο της δηλώσεως και από τη σημασία του πιστοποιητικού συμμορφώσεως, που αμφισβητούνται στη Γερμανία.
- 10 Υποστηρίζεται ότι δεν είναι κρίσιμο το κατά πόσον συγκεκριμένο όχημα συμμορφώνεται προς τις νόμιμες απαιτήσεις, αλλά μόνον το αν το πιστοποιητικό έχει εκδοθεί από κατάλληλο κατασκευαστή και υπάγεται στον εγκεκριμένο τύπο, το εάν δηλαδή η δήλωση πληροί συγκεκριμένες τυπικές απαιτήσεις, ακόμη και αν περιέχει σφάλματα. Για τον λόγο αυτόν η εγκατάσταση απαγορευμένου συστήματος αναστολής δεν θίγει την ισχύ του πιστοποιητικού συμμορφώσεως.
- 11 Κατά αντίθετη άποψη, ένα τέτοιο πιστοποιητικό αποτελεί επίσης δήλωση ότι το όχημα πληροί όλες τις απαιτήσεις της ισχύουσας σχετικής νομοθεσίας της Ένωσης, με συνέπεια, σε περίπτωση που έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής, το πιστοποιητικό συμμορφώσεως να περιέχει σφάλμα και να είναι ανίσχυρο, το δε το όχημα να τίθεται σε κυκλοφορία χωρίς ισχύον πιστοποιητικό (παράβαση του άρθρου 27, παράγραφος 1, EG-FGV, καθώς και παράβαση της υποχρέωσης του κατασκευαστή για χορήγηση ισχύοντος πιστοποιητικού κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, EG-FGV).
- 12 Από τους καθοριζόμενους στο παράρτημα του κανονισμού 385/2009 σκοπούς, κατά τους οποίους 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 Ευρωπαϊκή Ένωση κατά τη στιγμή της κατασκευής του», το αιτούν δικαστήριο συνάγει ότι η τυπολατρική προσέγγιση είναι εσφαλμένη και ότι η δήλωση που περιλαμβάνεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης έχει ευρύτερο περιεχόμενο από αυτό που διαπιστώνει η αντίθετη άποψη.
- 13 Παράβαση του άρθρου 27 EG-FGV δεν αποκλείεται με το σκεπτικό ότι το όχημα που αγόρασε η ενάγουσα ήταν μεταχειρισμένο, η δε διασταλτικώς ερμηνευθείσα διάταξη αφορά εξ αρχής μόνο τα καινούργια οχήματα. Η ευθύνη δεν συνδέεται με

τη μεταγενέστερη μεταπώληση αλλά με το γεγονός ότι η εναγομένη έθεσε προηγουμένως σε κυκλοφορία το επίμαχο όχημα ως καινούργιο με συνέπεια να καταστεί εν συνεχεία δυνατή η διάθεσή του στην αγορά μεταχειρισμένων.

- 14 Το αιτούν δικαστήριο εξετάζει τα πραγματικά περιστατικά τόσο υπό το πρίσμα του άρθρου 823, παράγραφος 2, BGB, σε συνδυασμό με προστατευτικές νομοθετικές διατάξεις (εν προκειμένω: το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 ή/και το άρθρο 6, παράγραφος 1, και το άρθρο 27, παράγραφος 1, EG-FGV), καθώς και κατά το άρθρο 826 BGB. Επισημαίνει ότι η εν προκειμένω αδιοπρακτική ευθύνη περιορίζεται σε ζημίες που εμπίπτουν στο πεδίο προστασίας της παραβιασθείσας επιταγής ή απαγορεύσεως και ότι δικαίωμα αποκαταστάσεως της ζημίας έχει μόνον ο άμεσα προσβληθείς κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη ή όποιος έχει υποστεί ζημία κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη ως τρίτος και όχι απλώς εξ αντανάκλασεως έναντι του αμέσως ζημιωθέντος. Αυτό συμβαίνει όταν ένας κανόνας αποσκοπεί τουλάχιστον στην προστασία του ατόμου ή συγκεκριμένου κύκλου προσώπων από την προσβολή συγκεκριμένου έννομου αγαθού. Εξάλλου, ευθύνη υφίσταται μόνο για τις συνέπειες της ζημίας που προκύπτουν από τους κινδύνους προς αποτροπή των οποίων έχει θεσπιστεί ο παραβιασθείς κανόνας. Συναφώς πρέπει να εξετάζονται η έννοια και η έκταση του παραβιασθέντος κανόνα και να διευκρινίζεται εάν η προβαλλόμενη ζημία θα έπρεπε να είχε αποτραπεί μέσω του εν λόγω κανόνα.
- 15 Το κατά πόσον, σε περιπτώσεις όπως η κρινόμενη, η ευθύνη εκ του άρθρου 826 BGB χρήζει διορθώσεως υπό το πρίσμα του προστατευτικού σκοπού αποτελεί αντικείμενο διχογνωμίας στη Γερμανία.
- 16 Αν στο πλαίσιο αυτό δεν ληφθεί άμεσα υπόψη η –εκ μέρους της εναγομένης– παράβαση του άρθρου 5, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 715/2007 ή/και του άρθρου 6, και του άρθρου 27 EG-FGV, αλλά η αντίθετη προς τα χρηστά ήθη συμπεριφορά θεμελιωθεί αποκλειστικά στην εξαπάτηση (ιδίως) του τελικού καταναλωτή, η οποία συνδέεται με τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, οι δε συνέπειές της εξακολουθούν να υφίστανται, διόρθωση υπό το πρίσμα της προστασίας παρέλκει, καθόσον η προστασία του εξαπατηθέντος πρέπει να είναι απεριόριστη και να αποκαθίστανται όλες οι ζημίες που υπέστη από την αιτία αυτή. Αν αντίθετα θεωρηθεί αποφασιστικής σημασίας η θέση του οχήματος σε κυκλοφορία από την εναγομένη με τη χρήση απαγορευμένου συστήματος αναστολής, κρίσιμο ζήτημα για την επίλυση της διαφοράς είναι το κατά πόσον οι προαναφερθείσες διατάξεις αναπτύσσουν προστατευτικά αποτελέσματα έναντι τρίτων, καθώς και το κατά πόσον η απόκτηση από τελικό καταναλωτή οχήματος στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής ή/και το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης οφείλεται στους κινδύνους προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκαν οι παραβιασθέντες κανόνες.
- 17 Κατά την κρίση του αιτούντος δικαστηρίου, δεν επιτρέπεται η μονοδιάστατη ερμηνεία των πραγμάτων. Πρόκειται για αδιαχώριστες μεταξύ τους όψεις ενός ενιαίου γεγονότος και ενός συνολικού σχεδίου. Η παράβαση των διατάξεων περί

καυσαερίων αποτελεί τον πυρήνα της αιτιάσεως περί αντιθέσεως προς τα χρηστά ήθη. Επομένως, υφίσταται ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 826 BGB μόνον αν ο σκοπός των κανόνων περί καυσαερίων δεν ήταν η εξ αντανάκλασεως και μόνο προστασία του εκάστοτε τελικού καταναλωτή και αν αυτός πρέπει να προστατευθεί ούτως ή άλλως και από τις ζημίες που ισχυρίζεται ότι υπέστη.

- 18 Στη γερμανική νομολογία αμφισβητείται έντονα το ζήτημα αν το άρθρο 6 και το άρθρο 27 EG-FGV ή το άρθρο 18, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/EK ή/και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 αναπτύσσουν προστατευτικά αποτελέσματα έναντι τρίτων, αν δηλαδή προστατεύεται μέσω αυτών και ο κάθε μεμονωμένος αγοραστής ως προς την ελευθερία διαθέσεως και την περιουσία του και η απόκτηση οχήματος στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής προκύπτει ως αποτέλεσμα των κινδύνων προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκαν οι παραβιασθέντες κανόνες.
- 19 Υποστηρίζεται ότι οι προαναφερθείσες διατάξεις δεν πρέπει να ερμηνεύονται ως κανόνες που παρέχουν έννομη προστασία, καθόσον δεν σκοπεύουν στην προστασία της περιουσίας του αποκτήσαντος το όχημα, αλλά στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, στην προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος και στην ορθολογική χρήση της ενέργειας.
- 20 Η αντίθετη άποψη υποστηρίζει ότι, στο μέτρο που η ατομική προστασία –η οποία πρέπει να λαμβάνεται εν προκειμένω ως βάση– δεν αποτελεί απλώς αντανάκλαση αλλά στοιχείο του περιεχομένου του κανόνα, δεν έχει σημασία αν ο παραβιασθείς κανόνας υπηρετεί πρωτίστως το γενικό συμφέρον. Όσον αφορά τους κανόνες του ευρωπαϊκού δικαίου, επισημαίνεται επιπλέον ότι για λόγους αποτελεσματικής μεταφοράς του ευρωπαϊκού δικαίου στην εσωτερική έννομη τάξη πρέπει να αναγνωρίζονται αξιώσεις αποζημιώσεως ακόμη και στις περιπτώσεις που οι παραβιασθέντες κανόνες δεν επιδιώκουν κανέναν εξατομικευμένο προστατευτικό σκοπό. Περαιτέρω, η ατομική προστασία προκύπτει και από την ήδη μνημονευθείσα περιγραφή της λειτουργίας στο παράρτημα του κανονισμού 385/2009.
- 21 Το αιτούν δικαστήριο δεν μπορεί να εκτιμήσει ποια ερμηνεία είναι δόκιμη υπό το πρίσμα της ορθής μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο του άρθρου 18, παράγραφος 1, του άρθρου 26, παράγραφος 1, και του άρθρου 46 της οδηγίας 2007/46/EK με γνώμονα τις αρχές του ευρωπαϊκού δικαίου και υπό το φως του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό ζητείται από το Δικαστήριο να προβεί σε δεσμευτική ερμηνεία.
- 22 Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος, το αιτούν δικαστήριο αναφέρει ότι η ενάγουσα, σε περίπτωση που απαντηθούν τα ερωτήματα 1, 1α ή/και 2, έχει αξίωση επαναφοράς στην κατάσταση στην οποία θα βρισκόταν αν δεν είχε συνάψει τη σύμβαση για το αυτοκίνητο. Μπορεί να απαιτήσει την επιστροφή του τιμήματος της πώλησεως με ταυτόχρονη παράδοση και μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος.

- 23 Εντούτοις, καθόσον η ενάγουσα χρησιμοποιούσε επί σειρά ετών και εξακολουθεί να χρησιμοποιεί το όχημα που απέκτησε, τίθεται το περαιτέρω κρίσιμο για την επίλυση της διαφοράς ζήτημα αν στο πνεύμα του συμψηφισμού ζημίας και κέρδους υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση χρήσεως.
- 24 Το δικαίω της αποζημίωσης στη Γερμανία διέπεται από την αρχή ότι αποκαθίσταται μόνο η ζημία και ότι ο ζημιωθείς δεν πρέπει να γίνεται πλουσιότερος μέσω της ζημίας. Ως εκ τούτου, πραγματοποιείται, μεταξύ άλλων, συμψηφισμός ζημίας και κέρδους. Συνεπώς, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν ωφέλειες κατά τον υπολογισμό της ζημίας, εφόσον υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του γεγονότος που θεμελιώνει ευθύνη και ωφελειών για τον ζημιωθέντα και η αφαίρεση των εν λόγω ωφελειών ανταποκρίνεται στον σκοπό της υποχρέωσης αποκατάστασης της ζημίας, δηλαδή δεν επιβαρύνει υπερβολικά τον ζημιωθέντα και δεν απαλλάσσει άδικα τον ζημιώσαντα.
- 25 Το κατά πόσον χωρεί συμψηφισμός ζημίας και κέρδους –ιδίως όσον αφορά την ευθύνη κατά το άρθρο 826 BGB– σε περιπτώσεις όπως η κρινόμενη αμφισβητείται έντονα στη Γερμανία.
- 26 Κατά του συμψηφισμού ζημίας και κέρδους προβάλλεται η αντίρρηση ότι ο ισχυρισμός περί δόλιας συνάψεως της συμβάσεως πώλησεως δεν συνάδει με την αφαίρεση της ωφέλειας της χρήσεως, καθώς ο ενάγων διάδικος δεν ήθελε να μισθώσει, αλλά να αγοράσει το όχημα. Επίσης, δεν επιτρέπεται ο κατασκευαστής που ευθύνεται λόγω απάτης να αποκομίσει προσωρινά προστιθέμενη αξία από την επίμαχη πώληση, έστω και μέσω του υπολογισμού της ζημίας. Και τούτο διότι, αν γινόταν δεκτό το αντίθετο, η ύπαρξη ευθύνης δεν θα συνεπαγόταν γι' αυτόν σχεδόν καμία διαφορά σε οικονομικό επίπεδο. Εξάλλου, στο πλαίσιο της αποτελεσματικής μεταφοράς του δικαίου της Ένωσης στην εσωτερική έννομη τάξη, η αποζημίωση χρήσεως απαγορεύεται.
- 27 Επισημαίνεται αντίθετα ότι ο συμψηφισμός ζημίας και κέρδους δεν παράγει άδικα αποτελέσματα, καθόσον έχει γίνει χρήση και, ως εκ τούτου, προέκυψε ωφέλεια που αποτιμάται σε χρήμα, ενώ η μη αποδοχή του συμψηφισμού δεν επιφέρει κανένα αντισταθμιστικό αποτέλεσμα. Ο καταλογισμός της γενομένης χρήσεως δεν οδηγεί σε άδικη απαλλαγή του ζημιώσαντος. Απάδει προς το δικαίω της αποζημίωσης η επιβολή κυρώσεων για τη συμπεριφορά του ζημιώσαντος που υπερβαίνουν την εν τοις πράγμασι ακύρωση της συμβάσεως. Η ενάγουσα δεν θα είχε αντλήσει όφελος από τη χρήση αν δεν είχε μεσολαβήσει το ζημιογόνο γεγονός. Τούτο διότι ακόμη και χωρίς το ζημιογόνο γεγονός, θα κυκλοφορούσε με κάποιο όχημα και επομένως θα επωφελείτο των πλεονεκτημάτων που θα της απέφερε η χρήση του. Από την άποψη αυτή, δεν περιήλθε σε δυσμενέστερη θέση λόγω της συμπεριφοράς της εναγομένης.
- 28 Το αιτούν δικαστήριο τείνει προς τον συνυπολογισμό της ωφέλειας της χρήσεως, αδυνατεί όμως να εκτιμήσει αν αυτό απαγορεύεται εν όλω ή εν μέρει υπό το πρίσμα των διατάξεων του ευρωπαϊκού δικαίου.