

Υπόθεση C-663/19

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

Ημερομηνία καταθέσεως:

6 Σεπτεμβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Gera (Γερμανία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

30 Αυγούστου 2019

Ενάγων:

MM

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 συμμόρφωσης – Προστασία του τελικού καταναλωτή – Αφαίρεση αποζημιώσεως χρήσεως από τη ζημία

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως

Ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, άρθρο 267 ΣΛΕΕ

Προδικαστικά ερωτήματα

1. Έχουν τα άρθρα 6, παράγραφος 1, 27, παράγραφος 1, της EG-FGV (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung [κανονιστικής ρυθμίσεως περί εγκρίσεως ΕΚ των οχημάτων]) ή τα άρθρα 18, παράγραφος 1, 26, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ την έννοια ότι ο κατασκευαστής παραβαίνει την υποχρέωσή του για

χορήγηση ισχύοντος πιστοποιητικού σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, της EG-FGV (ή την υποχρέωσή του να παραδώσει πιστοποιητικό συμμόρφωσης 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, του άρθρου 3, σημείο 10, του κανονισμού 715/2007 και η διάθεση στην αγορά ενός τέτοιου οχήματος προσκρούει στην απαγόρευση της διαθέσεως στην αγορά οχήματος χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 27, παράγραφος 1, της EG-FGV (ή στην απαγόρευση πώλησεως χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 26, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/EK);

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως:

1α. Αποσκοπούν τα άρθρα 6, 27 της EG-FGV ή τα άρθρα 18, παράγραφος 1, 26, παράγραφος 1, 46 της οδηγίας 2007/46/EK στην προστασία και του τελικού καταναλωτή –στην περίπτωση μεταπώλησεως στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων–, ειδικότερα του μεταγενέστερου αγοραστή και μάλιστα σε σχέση με την ελευθερία διαθέσεως και την περιουσία του; Εμπίπτει η απόκτηση από αγοραστή ενός μεταχειρισμένου οχήματος που τέθηκε σε κυκλοφορία χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης στους κινδύνους 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 –στην περίπτωση της μεταπώλησεως στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων–, ειδικότερα του μεταγενέστερου αγοραστή και μάλιστα αναφορικά με την ελευθερία διαθέσεως και την περιουσία του; Εμπίπτει η απόκτηση από αγοραστή ενός μεταχειρισμένου οχήματος στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής στους κινδύνους προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκαν οι εν λόγω διατάξεις;

3. Έχουν τα άρθρα 6, 27 της EG-FGV ή τα άρθρα 18, παράγραφος 1, 26, παράγραφος 1, 46 της οδηγίας 2007/46/EK 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 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 εγκρίσεων αρχών και των τελικών καταναλωτών ως προς το ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις της εγκρίσεως και ότι το όχημα επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στην οδική κυκλοφορία χωρίς περιορισμούς και η παράβαση και η απάτη τελούνται με σκοπό τη μείωση των εξόδων και τη μεγιστοποίηση των κερδών μέσω των μεγαλύτερων πωλήσεων με ταυτόχρονη δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε βάρος των καταναλωτών που δεν γνώριζαν τίποτα επ' αυτού;

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, 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 ΙΧ 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 οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV): άρθρα 6, 27

Bürgerliches Gesetzbuch (αστικός κώδικας [BGB]): άρθρα 31, 823, παράγραφος 2, 826

Strafgesetzbuch (ποινικός κώδικας [StGB]): άρθρο 263, παράγραφος 1

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της διαδικασίας

- 1 Ο ενάγων αγόρασε στις 13 Μαΐου 2015 από έμπορο αυτοκινήτων έναντι 26 400 ευρώ ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο Seat Alhambra 2.0 TDI που είχε διανύσει «περίπου 11 600» χιλιόμετρα.
- 2 Το εν λόγω αυτοκίνητο διαθέτει κινητήρα τύπου EA-189 που προμήθευσε η εναγομένη. Το εγγενές 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 αποτελεί μια λειτουργία που βελτιστοποιεί τις εκπομπές αζώτου με μια σχετικά υψηλή ροή ανακυκλοφορίας

καυσαερίων, ενώ η θέση λειτουργίας 0 βελτιστοποιεί τις εκπομπές σωματιδίων και η ροή ανακυκλοφορίας καυσαερίων είναι μικρότερη. 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 με τον τρόπο αυτό 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. Υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης ωστόσο, 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 ανάπτυξη και η εγκατάσταση του συστήματος αναστολής καθώς και η προμήθεια των θυγατρικών εταιρειών του ομίλου με αντίστοιχα παραποιημένους κινητήρες έγιναν από την εναγομένη εν γνώσει της και κατ' εντολή της, τουλάχιστον πάντως κατόπιν εγκρίσεως από το διοικητικό συμβούλιο και με τον σκοπό να μειώσει τα έξοδά της εις βάρος των τελικών καταναλωτών, να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της μέσω μαζικών πωλήσεων, καθώς και να αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των κατασκευαστών μηχανοκίνητων οχημάτων που τη συναγωνίζονται. Η χρήση του παραποιημένου κινητήρα από τις θυγατρικές του ομίλου και η περαιτέρω διάθεση του αυτοκινήτου σε καταναλωτές όχι μόνο μπορούσε να προβλεφθεί, αλλά αποτελούσε ακριβώς τον σκοπό της συμπεριφοράς των υπαλλήλων της εναγομένης που συνέπραξαν. Η απαραίτητη στο πλαίσιο αυτό εξαπάτηση των αρμόδιων για την παροχή εγκρίσεως αρχών και των τελικών καταναλωτών που δεν γνώριζαν τίποτα περί της υπάρξεως ενός τέτοιου συστήματος αναστολής και της μη τηρήσεως στην πραγματικότητα των νομοθετικών διατάξεων περί των καυσαερίων αποτελούσε μέρος του συνολικού σχεδίου.
- 4 Ο αντίστοιχα εξαπατηθείς (από τον αντισυμβαλλόμενο του ως όργανο της εναγομένης) ενάγων αγόρασε το όχημα προς χρήση του στην οδική κυκλοφορία. Ο ενάγων δεν θα το είχε αγοράσει αν γνώριζε ότι οι ουσιαστικές προϋποθέσεις εγκρίσεως δεν πληρούνται, υφίσταται δε για τον λόγο αυτό ο κίνδυνος να μην μπορεί να χρησιμοποιεί (διαρκώς) το όχημα προς τον σκοπό αυτόν, διότι θα αποσυρόταν. Ο ενάγων χρησιμοποιεί το όχημα από τότε που το αγόρασε.

Κύρια επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

- 5 Ο ενάγων ζητεί από την εναγομένη την επιστροφή του τιμήματος της πωλήσεως για το αυτοκίνητο. Υποστηρίζει ότι δεν πρέπει να αφαιρεθεί από το τίμημα κανένα ποσό ως αποζημίωση χρήσεως για τα χιλιόμετρα που διένυσε ο ίδιος.

- 6 Η εναγομένη ισχυρίζεται ότι το λογισμικό που εγκατέστησε αποτελούσε ένα μέτρο αφορών μόνον το εσωτερικό του κινητήρα. Εκτός αυτού, δεν τίθεται ζήτημα ως προς τις οριακές τιμές σε συνθήκες πραγματικής οδηγήσεως, δεδομένου ότι ο νομοθέτης αποφάσισε να αυξήσει τις οριακές τιμές σε συνθήκες εργαστηρίου.

Σύντομη έκθεση του σκεπτικού της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

- 7 Το αιτούν δικαστήριο εξετάζει την αδικοπρακτική ευθύνη της εναγομένης κατά το άρθρο 826 του 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 αντίστοιχη απόφαση της Kraftfahrtbundesamt (ομοσπονδιακής υπηρεσίας μηχανοκίνητων οχημάτων) έχει καταστεί οριστική και αναπτύσσει δεσμευτική ισχύ για την πολιτική δίκη.
- 9 Το σε ποιο βαθμό υφίσταται επίσης παράβαση των άρθρων 6, παράγραφος 1, 27, της EG-FGV, που 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 συμμόρφωσης, που αμφισβητούνται στη Γερμανία.
- 10 Κατά μία άποψη δεν είναι κρίσιμο το αν συγκεκριμένο όχημα συμμορφώνεται προς τις εκ του νόμου απαιτήσεις, αλλά μόνον το αν το πιστοποιητικό έχει εκδοθεί από τον σωστό κατασκευαστή και υπάγεται στον εγκεκριμένο τύπο, το εάν δηλαδή η δήλωση είναι σύμφωνη προς συγκεκριμένες τυπικές απαιτήσεις, ακόμη και αν είναι λανθασμένη ως προς το περιεχόμενο. Για τον λόγο αυτό η εγκατάσταση απαγορευμένου συστήματος αναστολής δεν θίγει την ισχύ του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.
- 11 Κατά την αντίθετη άποψη, ένα τέτοιο πιστοποιητικό περιλαμβάνει επίσης δήλωση ότι το όχημα ανταποκρίνεται σε όλα όσα απαιτεί η σχετική νομοθεσία που ισχύει στην Ένωση, με συνέπεια, σε περίπτωση που έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής, να καθίσταται εσφαλμένο το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και ως εκ τούτου ανίσχυρο και για τον λόγο αυτόν να υφίσταται θέση σε κυκλοφορία χωρίς ισχύον πιστοποιητικό (παράβαση του άρθρου 27, παράγραφος 1, της EG-FGV).
- 12 Το αιτούν δικαστήριο συμπεραίνει από τον καθορισμό των σκοπών που έχουν διατυπωθεί στο παράρτημα του κανονισμού 385/2009, 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», ότι η τυπολατρική προσέγγιση είναι εσφαλμένη και ότι το πιστοποιητικό συμμόρφωσης έχει ευρύτερο περιεχόμενο έναντι της δηλώσεως που υποστηρίζει η αντίθετη άποψη.

- 13 Η παράβαση του άρθρου 27 της EG-FGV δεν αποκλείεται απλώς για τον λόγο ότι το όχημα που αγόρασε ο ενάγων ήταν μεταχειρισμένο και ότι η διάταξη, με βάση μια ευρεία ερμηνεία του γράμματός της, αφορά εξ αρχής μόνο τα καινούργια οχήματα. Αυτό ισχύει διότι η εναγομένη έθεσε προηγουμένως στην κυκλοφορία το επίμαχο όχημα ως καινούριο όχημα και έτσι μπόρεσε στη συνέχεια να καταστεί αντικείμενο πωλήσεως στην αγορά μεταχειρισμένων, οπότε η ευθύνη στηρίζεται σε αυτό το γεγονός που εξακολουθεί να ισχύει (και όχι στη μεταγενέστερη μεταπώληση).
- 14 Το αιτούν δικαστήριο εξετάζει και δέχεται ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 826 BGB. Επισημαίνει ότι η αδικοπρακτική ευθύνη κατά το άρθρο 826 BGB περιορίζεται σε ζημίες που εμπίπτουν στο προστατευτικό πεδίο της παραβιασθείσας επιταγής ή απαγορεύσεως και ότι δικαίωμα αποκαταστάσεως της ζημίας έχει μόνον όποιος έχει άμεσα προσβληθεί κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη ή όποιος έχει υποστεί ζημία κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη ως τρίτος και όχι ως αντανάκλαση και μόνο του άμεσα προσβληθέντος. Αυτό ισχύει όταν ένας κανόνας αποσκοπεί τουλάχιστον στην προστασία του ατόμου ή ορισμένων κύκλων προσώπων από την προσβολή ενός συγκεκριμένου έννομου αγαθού. Πέραν τούτου, υφίσταται ευθύνη μόνο για εκείνες της συνέπειες της ζημίας που προέρχονται από τους κινδύνους προς αποτροπή των οποίων έχει θεσπιστεί ο παραβιασθείς κανόνας. Επ' αυτού, πρέπει να εξετάζονται η έννοια και η έκταση του παραβιασθέντος κανόνα και να καθίσταται σαφές εάν η προβαλλόμενη ζημία θα έπρεπε να είχε αποτραπεί μέσω του εν λόγω κανόνα.
- 15 Το αν η ευθύνη σε περιπτώσεις όπως η κρινόμενη πρέπει να διορθώνεται υπό το πρίσμα του προστατευτικού σκοπού είναι ζήτημα εριζώμενο στη Γερμανία.
- 16 Αν δεν ληφθεί άμεσα υπόψη η –εκ μέρους της εναγομένης– παράβαση του άρθρου 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 715/2007 ή των άρθρων 6, 27 της EG-FGV, αλλά η αντίθετη προς τα χρηστά ήθη συμπεριφορά στηριχθεί αποκλειστικά στην εξαπάτηση (ήδη και) του τελικού καταναλωτή, η οποία συνδέεται με τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, οι δε συνέπειές της εξακολουθούν να υφίστανται, δεν θα απαιτείται να γίνει διόρθωση υπό το πρίσμα της ως άνω προστασίας, διότι ο εξαπατηθείς πρέπει να προστατεύεται χωρίς περιορισμούς και να αποκαθίστανται όλες οι προκληθείσες από την απάτη ζημίες του. Αν αντίθετα αποφασιστικής σημασίας είναι η θέση του οχήματος σε κυκλοφορία από την εναγομένη με τη χρήση απαγορευμένου συστήματος αναστολής, ανακύπτει κατά τρόπο κρίσιμο για την επίλυση της διαφοράς το ζήτημα εάν οι προαναφερθείσες διατάξεις αναπτύσσουν προστατευτικά αποτελέσματα έναντι τρίτων και εάν η απόκτηση από τελικό καταναλωτή οχήματος στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής και/ή το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης προέρχεται από τους κινδύνους προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκαν οι παραβιασθέντες κανόνες.

- 17 Κατά την κρίση του αιτούντος δικαστηρίου απαγορεύεται μια μεμονωμένη θεώρηση των πραγμάτων. Πρόκειται για αδιαχώριστες μεταξύ τους όψεις ενός ενιαίου γεγονότος και ενός συνολικού σχεδίου. Η παράβαση των διατάξεων περί καυσαερίων συνιστά τον πυρήνα της αιτιάσεως για αντίθεση προς τα χρηστά ήθη. Επομένως, υφίσταται ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 826 του BGB μόνον αν ο σκοπός των κανόνων περί καυσαερίων δεν ήταν η εξ αντανακλάσεως 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 μέχρι τώρα πολύ έντονα το ζήτημα αν τα άρθρα 6, 27 της EG-FGV ή τα άρθρα 18, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/EK και/ή 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 ενός οχήματος, στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής προέρχεται από τους κινδύνους προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκαν οι παραβιασθέντες κανόνες.
- 19 Υποστηρίζεται ότι οι προναφερθείσες διατάξεις δεν πρέπει να θεωρούνται ως κανόνες που παρέχουν έννομη προστασία, διότι δεν σκοπεύουν στην προστασία της περιουσίας του αποκτήσαντος όχημα, αλλά σε ένα υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας, στην προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος και στη λελογισμένη χρήση της ενέργειας.
- 20 Αντίθετα υποστηρίζεται ότι δεν έχει σημασία αν ο παραβιασθείς κανόνας πρέπει να υπηρετεί κυρίως το γενικό συμφέρον, εφόσον η ατομική προστασία –η οποία πρέπει να λαμβάνεται εν προκειμένω ως βάση– δεν αποτελεί απλώς αντανάκλαση, αλλά εμπίπτει στο καθεαυτό περιεχόμενο του κανόνα. Αναφορικά με τους κανόνες του ευρωπαϊκού δικαίου πρέπει επιπροσθέτως να επισημανθεί 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. Εκτός αυτού, η ατομική προστασία προκύπτει και από την ήδη αναφερθείσα περιγραφή της λειτουργίας στο παράρτημα του κανονισμού 385/2009.
- 21 Το αιτούν δικαστήριο δεν μπορεί να εκτιμήσει ποια ερμηνεία είναι δόκιμη υπό το πρίσμα μιας ορθής μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο του άρθρου 18, παράγραφος 1, του άρθρου 26, παράγραφος 1, και του άρθρου 46 της οδηγίας 2007/46/EK, λαμβάνοντας υπόψη 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 μια δεσμευτική ερμηνεία.
- 22 Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος, το αιτούν δικαστήριο αναφέρει ότι ο ενάγων, σε περίπτωση απαντήσεως στα ερωτήματα 1, 1α και/ή 2, έχει αξίωση να βρεθεί στην κατάσταση που 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 Αφού όμως ο ενάγων έχει χρησιμοποιήσει το όχημα που απέκτησε για χρόνια από την αγορά του και εξακολουθεί να το χρησιμοποιεί, τίθεται το περαιτέρω κρίσιμο για την επίλυση της διαφοράς ερώτημα αν υπό το πρίσμα του συμψηφισμού ζημίας και κέρδους είναι υποχρεωμένος να καταβάλει αποζημίωση χρήσεως.
- 24 Το δίκαιο της αποζημίωσης στη Γερμανία χαρακτηρίζεται από τη σκέψη 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 ενός 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 αν –ιδιαίτερα στην περίπτωση ευθύνης κατά το άρθρο 826 του BGB– σε περιπτώσεις όπως η κρινόμενη γίνεται συμψηφισμός ζημίας και κέρδους 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. Κάτι τέτοιο θα οδηγούσε στο να μην έχει για αυτόν σχεδόν καμία διαφορά η ύπαρξη ευθύνης σε οικονομικό επίπεδο. Ακόμη, στο πλαίσιο της αποτελεσματικής μεταφοράς του δικαίου της Ένωσης στην εσωτερική έννομη τάξη, η αμοιβή για τη χρήση απαγορεύεται.
- 27 Επισημαίνεται αντίθετα ότι ένας συμψηφισμός ζημίας και κέρδους δεν είναι άδικος, διότι έχει γίνει χρήση και με τον τρόπο αυτό αποκτήθηκε μια ωφέλεια που αποτιμάται σε χρήμα, ενώ η μη αποδοχή του συμψηφισμού δεν επιφέρει κανένα αντισταθμιστικό αποτέλεσμα. Η αφαίρεση της χρήσεως που έγινε δεν οδηγεί σε άδικη απαλλαγή του ζημιώσαντος. Δεν εμπίπτει στο δίκαιο της αποζημίωσης να επιβάλλει κύρωση για τη συμπεριφορά του ζημιώσαντος κατά τρόπο που υπερβαίνει την εν τοις πράγμασι ακύρωση της συμβάσεως. Ο ενάγων δεν θα είχε αποκομίσει την ωφέλεια της χρήσεως αν δεν είχε μεσολαβήσει το ζημιολόγο γεγονός. Αυτό θα συνέβαινε διότι και χωρίς το ζημιολόγο γεγονός ο ενάγων θα είχε οδηγήσει ένα όχημα και επομένως θα είχε αποκομίσει την απορρέουσα από αυτό ωφέλεια της χρήσεως. Ως προς αυτό, δεν περιήλθε σε χειρότερη κατάσταση λόγω της συμπεριφοράς της εναγομένης.

- 28 Το αιτούν δικαστήριο κλίνει προς την άποψη να συνυπολογίσει την ωφέλεια της χρήσεως, δεν μπορεί όμως να εκτιμήσει αν κάτι τέτοιο απαγορεύεται εν όλω ή εν μέρει υπό το πρίσμα των διατάξεων του ευρωπαϊκού δικαίου.

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ