

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-759/19 – 1

Υπόθεση C-759/19

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

16 Οκτωβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Gera (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

11 Οκτωβρίου 2019

Ενάγων:

PG

Εναγομένη:

Volkswagen AG

Landgericht Gera

[παραλειπόμενα]

Διάταξη

Στην ένδικη διαφορά

PG, [παραλειπόμενα] [κάτοικος] Remda-Teichel [Γερμανίας]

–ενάγοντος–

[παραλειπόμενα]

κατά

Volkswagen AG, [παραλειπόμενα] Wolfsburg

–εναγομένης–

με αντικείμενο αίτημα αποζημιώσεως

στις 11.10.2019 το έβδομο τμήμα αστικών διαφορών του Landgericht Gera (περιφερειακού δικαστηρίου Gera, Γερμανία) [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα]

δ ι έ τ α ξ ε :

[πρωτ. σελ. 2]

I. Αναστέλλει τη διαδικασία.

II. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα ερωτήματα για έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ:

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/ΕΚ) 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 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/ΕΚ);

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/ΕΚ στην προστασία τρίτου προσώπου κατά την έννοια του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB (Bürgerliches Gesetzbuch, αστικού κώδικα) και μάλιστα σε σχέση με την ελευθερία διαθέσεως και την περιουσία του; Εμπίπτει η απόκτηση από τελικό καταναλωτή 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 και μάλιστα αναφορικά με την

ελευθερία διαθέσεως και την περιουσία του; Εμπίπτει η απόκτηση από τελικό καταναλωτή οχήματος στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής στους κινδύνους προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκαν οι εν λόγω διατάξεις;

Σκεπτικό:

I.

1. Ο ενάγων ζητεί από την εναγομένη την επιστροφή του τιμήματος της πώλησεως αυτοκινήτου κατασκευής της λόγω αδικοπραξίας στο πλαίσιο του επονομαζόμενου σκανδάλου με τα καυσαέρια της VW, αφαιρουμένης από το εν λόγω ποσό μιας αποζημιώσεως χρήσεως.

2. Σύμφωνα με το υφιστάμενο πραγματικό πλαίσιο και με τα επιχειρήματα των διαδίκων, το δικάζον τμήμα αποδέχεται τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: **[πρωτ. σελ. 3]**

Ο ενάγων αγόρασε στις 2.12.2012 από την εταιρία Autohaus Rinnetal GmbH στο Rudolstadt ένα καινούργιο αυτοκίνητο VW Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI έναντι 26.023,03 ευρώ.

Το εν λόγω αυτοκίνητο διαθέτει κινητήρα τύπου EA-189, το εγγενές λογισμικό του κινητήρα του οποίου οδήγησε 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 1 αποτελεί μια λειτουργία που βελτιστοποιεί τις εκπομπές αζώτου με μια σχετικά υψηλή ροή ανακυκλοφορίας καυσαερίων, ενώ η θέση 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 οδήγησε 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.

Η εγκατάσταση του συστήματος αναστολής έγινε 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 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.

Ο αντίστοιχα εξαπατηθείς (από τον εμπορικό αντιπρόσωπο 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. Στις 25.7.2019 το εν λόγω όχημα είχε διανύσει 93.000 χιλιόμετρα. [πρωτ. σελ. 4]

II.

Εν προκειμένω τίθεται μόνο ζήτημα αδικοπρακτικής ευθύνης της εναγομένης σύμφωνα με το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 (βλ. 1), σύμφωνα με το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6, παράγραφος 1, 27, παράγραφος 1 της EG-FGV (βλ. 2), καθώς και το άρθρο 826 του BGB (βλ. 3).

Τα αντίστοιχα συνδεδετικά στοιχεία είναι τα ακόλουθα:

1. 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. Κατά τα λοιπά, το δικάζον τμήμα ακολουθεί και υιοθετεί τις αντίστοιχες κρίσεις του BGH (Bundesgerichtshof, γερμανικού ομοσπονδιακού Ακυρωτικού Δικαστηρίου) στην απόφασή του της 8.1.2019 [παραλειπόμενα].

Αντίθετα με τα επιχειρήματα της εναγομένης, το λογισμικό που εγκατέστησε δεν ήταν μέτρο αφορών μόνον το εσωτερικό του κινητήρα. Μέσω της εγκαταστάσεως του λογισμικού μεταβάλλονται λειτουργίες στο σύστημα ελέγχου των εκπομπών. Όταν το όχημα βρίσκεται στην κλίνη δοκιμών, η ανακυκλοφορία καυσαερίων τίθεται στη θέση λειτουργίας 1, στην οποία συντελείται αυξημένη ανακυκλοφορία

καυσαερίων με χαμηλές εκπομπές αζώτου. Με τον τρόπο αυτόν ανακυκλοφορεί περισσότερο άζωτο στον κινητήρα από ό,τι στη θέση λειτουργίας 0 της ανακυκλοφορίας καυσαερίων που ενεργοποιείται υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης. Μέσω του μεταβληθέντος τρόπου λειτουργίας επιτυγχάνεται οι εκπομπές αζώτου που προκύπτουν από το σύστημα ελέγχου των εκπομπών να είναι χαμηλότερες σε σχέση με τις κανονικές συνθήκες οδήγησης. Επομένως, οι [πραγματικές] τιμές του αζώτου δεν μπορούν να μετρηθούν. Κατ' αυτόν τον τρόπο η λειτουργία του συστήματος ελέγχου των εκπομπών μεταβάλλεται, καθώς οι προκύπτουσες από αυτό μετρούμενες τιμές δεν αντιστοιχούν σε εκείνες των κανονικών συνθηκών οδήγησης.

Αλυσιτελής είναι επίσης η επιχειρηματολογία της εναγομένης ότι δεν τίθεται ζήτημα ως προς τις οριακές τιμές σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης, δεδομένου ότι ο νομοθέτης αποφάσισε να αυξήσει τις οριακές τιμές σε συνθήκες εργαστηρίου. Το επιχείρημα αυτό θα είχε ενδεχομένως σημασία αν οι διαφορετικές συνθήκες οδήγησης ήταν ο μοναδικός παράγων που ευθύνεται για τις διαφορές ως προς τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου. Ωστόσο, δεν συντρέχει εν προκειμένω τέτοια περίπτωση. Πέρα από τις διαφορετικές συνθήκες οδήγησης υπεισέρχεται –ήδη κατά τους ίδιους τους ισχυρισμούς της εναγομένης– ως προς τα συγκεκριμένα οχήματα ο επιπρόσθετος –παράνομος– παράγων του χρησιμοποιούμενου λογισμικού, που επηρεάζει τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου μέσω της μεταβολής της χρησιμοποιούμενης θέσης λειτουργίας. Με την εγκατάσταση του λογισμικού η εναγομένη υπερέβη τα όρια της νομιμότητας [παραλείπόμενα] [παραπομπή σε εθνική νομολογία].

2. Το κατά πόσον υφίσταται επίσης παράβαση των άρθρων 6, παράγραφος 1, 27, της EG-FGV, που βασίζονται στο άρθρο 18, [πρωτ. σελ. 5] 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.

Κατά την κρίση του OLG Braunschweig (δευτεροβάθμιου περιφερειακού δικαστηρίου του Braunschweig, Γερμανία) [παραλείπόμενα] δεν είναι κρίσιμο το αν συγκεκριμένο όχημα συμμορφώνεται προς τις εκ του νόμου απαιτήσεις, αλλά μόνον το αν το πιστοποιητικό έχει εκδοθεί από τον πραγματικό 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.

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 [παραλείπόμενα], με συνέπεια, σε περίπτωση που έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής, –όπως εν προκειμένω– 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), καθώς και παράβαση της υποχρέωσης του κατασκευαστή να χορηγήσει ισχύον πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, της EG-FGV [παραλειπόμενα].

Το ότι η τυπολατρική προσέγγιση είναι εσφαλμένη και ότι το πιστοποιητικό συμμόρφωσης έχει το προαναφερθέν ευρύτερο περιεχόμενο έναντι της δηλώσεως προκύπτει ήδη από τον καθορισμό των σκοπών που έχουν διατυπωθεί στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) 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».

Μπορεί μεν να μην ορίζεται ρητά με τον τρόπο αυτόν ότι η ανακρίβεια του περιεχομένου της δηλώσεως συμμόρφωσης λόγω της εγκαταστάσεως απαγορευμένου συστήματος αναστολής συνοδεύεται και από το ανίσχυρο αυτής, υπό το πρίσμα ωστόσο των ερμηνευτικών αρχών του δικαίου της Ένωσης η προαναφερθείσα περιγραφή της λειτουργίας περισσότερο ενισχύει παρά αναιρεί την άποψη αυτή.

Ως εκ τούτου, η απάντηση στο ερώτημα 1 είναι κρίσιμη για την επίλυση της διαφοράς και συγκεκριμένα για το εάν πράγματι υφίσταται στο πλαίσιο αυτό παράβαση κανόνα εκ μέρους της εναγομένης ως βάση αδικοπρακτικής ευθύνης.

3. Η διάθεση στην αγορά οχήματος στο οποίο έχει σκοπίμως εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής [πρωτ. σελ. 6], με συνειδητή απόκρυψη του παράνομου προγραμματισμού του λογισμικού, καθώς και η συνακόλουθη εξαπάτηση των αρμόδιων για την παροχή εγκρίσεων αρχών όπως και των τελικών καταναλωτών ως προς το ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις εγκρίσεως και ότι το όχημα επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στην οδική κυκλοφορία χωρίς περιορισμούς, αλλά και το ότι 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, στοιχειοθετεί εκ προθέσεως παρά τον νόμο πρόκληση ζημίας (άρθρο 826 του BGB).

Το γεγονός ότι ο ενάγων δεν απέκτησε το όχημα άμεσα από την εναγομένη δεν θέτει εκ των προτέρων υπό αμφισβήτηση την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της απάτης και της αποκτήσεως του οχήματος. Αυτό συμβαίνει διότι, μέσω της διαθέσεως στην αγορά του οχήματος, η εναγομένη ενεργοποίησε εν γνώσει της την αιτιώδη συνάφεια διά της χρησιμοποίησεως του δικτύου διανομής της. Η απάτη του κατασκευαστή που συνδέεται με τη διάθεση του οχήματος στην αγορά εξακολουθεί να παράγει αποτελέσματα, διότι αναφορικά με τα στοιχεία αυτού του είδους ο έμπορος αυτοκινήτων απλώς μεταφέρει ό,τι γνωρίζει από τον κατασκευαστή και ο αγοραστής με τη σειρά του δείχνει εμπιστοσύνη στα στοιχεία

του κατασκευαστή, καθώς και –όπως στην προκειμένη περίπτωση– στη σοβαρότητά του. Ο πωλητής αυτοκινήτων είναι συνεπώς όργανο της κατ' έμμεση αυτουργία πράττουσας εναγομένης.

Από τη συμπεριφορά της εναγομένης ο ενάγων υπέστη επίσης ζημία, η οποία αντανakλάται στη σύναψη της δυσμενούς γι' αυτόν συμβάσεως πωλήσεως την οποία διαφορετικά ο ίδιος δεν θα συνήπτε [παραλειπόμενα] [παραπομπή σε εθνική νομολογία].

Πληρούνται επίσης οι υποκειμενικές προϋποθέσεις του άρθρου 826 του BGB σε συνδυασμό με το άρθρο 31 του BGB. Η εναγομένη δεν αντέκρουσε αποτελεσματικά τους επαρκώς τεκμηριωμένους ισχυρισμούς του ενάγοντος στο πλαίσιο αυτό υπό το πρίσμα του δευτερογενούς βάρους προβολής ισχυρισμών που φέρει. [παραλειπόμενα] [παραπομπή σε εθνική νομολογία].

III.

Η αδικπρακτική ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, προϋποθέτει με τρόπο κρίσιμο για την επίλυση της διαφοράς ότι η τελευταία αυτή διάταξη αποτελεί κανόνα που παρέχει έννομη προστασία. Το ίδιο ισχύει και για την ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6, παράγραφος 1, 27, παράγραφος 1, της EG-FGV, εφόσον –[**πρωτ. σελ. 7**] κάτι που προϋποθέτει την καταφατική απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα– υφίσταται όντως παράβαση της(των) εν λόγω διατάξεως(ων) (βλ. II. 2).

Ένας κανόνας σκοπεί στην προστασία τρίτων όταν αποσκοπεί τουλάχιστον στην προστασία του ατόμου ή ορισμένων κύκλων προσώπων από την προσβολή ενός συγκεκριμένου έννομου αγαθού. Προκειμένου περί επιταγών και απαγορεύσεων, πρέπει να καθορίζονται επαρκώς το προστατευόμενο συμφέρον, ο τρόπος της προσβολής του και ο κύκλος των προστατευόμενων ατόμων. Δεν έχει σημασία το αποτέλεσμα του νόμου, αλλά το περιεχόμενο και ο σκοπός του, καθώς και το εάν ο νομοθέτης σκόπευε με την έκδοσή του στην παροχή στα άτομα μιας τέτοιας έννομης προστασίας, όπως αυτή που ζητείται λόγω της προβαλλόμενης προσβολής. Το ότι ο κανόνας αποβλέπει κυρίως στο γενικό συμφέρον δεν βλάπτει, εφόσον η ατομική προστασία δεν αποτελεί απλώς αντανάκλαση του κανόνα. Η ύπαρξη ατομικής αξιώσεως αποζημιώσεως θα πρέπει να φαίνεται τουλάχιστον εύλογη και ανεκτή στο πλαίσιο του όλου συστήματος της αστικής ευθύνης. Το εάν συμβαίνει κάτι τέτοιο εν προκειμένω, πρέπει να κριθεί μέσω μιας γενικότερης αξιολογήσεως του συνολικού ρυθμιστικού πλαισίου του κανόνα [παραλειπόμενα].

Επιπροσθέτως, η υποχρέωση αποζημιώσεως περιορίζεται από τον προστατευτικό σκοπό του κανόνα. Ευθύνη στοιχειοθετείται μόνο για εκείνες τις πρόσφορες και κατάλληλες ζημίες που προέρχονται από τους κινδύνους προς αποτροπή των

οποίων θεσπίστηκε ο παραβιασθείς κανόνας. Η προβαλλόμενη ζημία πρέπει να τελεί σε εσωτερική συνάφεια με τον κίνδυνο που προκλήθηκε από τον ζημιώσαντα: δεν αρκεί μια «εξωτερική», ούτε μια «τυχαία» συνάφεια. Επ' αυτού, επιβάλλεται αξιολογική εκτίμηση. Συνεπώς, 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 [παραλειπόμενα].

Στη γερμανική νομολογία αμφισβητείται μέχρι τώρα πολύ έντονα το ζήτημα αν οι προαναφερθείσες διατάξεις 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 αν η απόκτηση οχήματος, στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής συγκαταλέγεται στους κινδύνους προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκε(αν) ο(οι) παραβιασθείς(έντες) κανόνας(ες), ενώ –στον βαθμό που είναι γνωστό– η κατάσταση δεν εξετάζεται υπό το πρίσμα του προστατευτικού σκοπού του κανόνα.

Το OLG Braunschweig (δευτεροβάθμιο περιφερειακό δικαστήριο του Braunschweig) [παραλειπόμενα] αποφάνθηκε με αναλυτική αιτιολογία ότι οι προαναφερθείσες διατάξεις δεν πρέπει να θεωρούνται ως κανόνες που παρέχουν έννομη προστασία κατά την έννοια του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, [πρωτ. σελ. 8] 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.

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 [παραλειπόμενα]. 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 αποζημίωσης ακόμη και στις περιπτώσεις που οι παραβιασθέντες κανόνες δεν επιδιώκουν κανέναν εξατομικευμένο προστατευτικό σκοπό [παραλειπόμενα]. Εκτός αυτού, η ατομική προστασία προκύπτει και από την ήδη παραπάνω (Π.2) αναφερθείσα περιγραφή της λειτουργίας στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) 385/2009 [παραλειπόμενα].

Το δικάζον τμήμα 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/ΕΚ, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του ευρωπαϊκού δικαίου και υπό το φως του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

δεδομένου ότι τα προβαλλόμενα από αμφοτέρες τις πλευρές επιχειρήματα πρέπει να ληφθούν υπόψη, είναι όμως ασαφή σε ορισμένα σημεία.

IV.

Η αδικοπρακτική ευθύνη κατά το άρθρο 826 BGB περιορίζεται εκ των προτέρων σε ζημίες που εμπίπτουν στο προστατευτικό πεδίο της παραβιασθείσας επιταγής ή απαγορεύσεως [παραλειπόμενα]. 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 σε σχέση με τον άμεσα προσβληθέντα [παραλειπόμενα].

Το αν η ευθύνη σε περιπτώσεις όπως η κρινόμενη πρέπει να διορθώνεται υπό το πρίσμα του προστατευτικού σκοπού είναι ζήτημα εριζόμενο, στο οποίο δίδονται διαφορετικές απαντήσεις.

Αν δεν ληφθεί άμεσα υπόψη η παράβαση του άρθρου 5, παράγραφος 2, πρώτη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 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, **[πρωτ. σελ. 9]** διότι ο εξαπατηθείς πρέπει να προστατεύεται χωρίς περιορισμούς και να αποκαθίστανται όλες οι προκληθείσες από την απάτη ζημίες του [παραλειπόμενα]. Αν αντίθετα θεωρηθεί κρίσιμη η θέση του οχήματος σε κυκλοφορία με τη χρήση απαγορευμένου συστήματος αναστολής, το ζήτημα αυτό επικαλύπτεται σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με τα παρατιθέμενα υπό III ζητήματα [παραλειπόμενα].

Ωστόσο, είναι ανεπίτρεπτη η μεμονωμένη θεώρηση των πραγμάτων. Πρόκειται για αδιαχώριστες μεταξύ τους όψεις ενός ενιαίου γεγονότος και ενός συνολικού σχεδίου. Όπως δεν ήταν δυνατή η (μαζική) διάθεση στην αγορά των οχημάτων που διέθεταν απαγορευμένο σύστημα αναστολής για την επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών χωρίς την εξαπάτηση των αρμόδιων για την παροχή εγκρίσεων αρχών και των τελικών καταναλωτών, έτσι δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο της εξαπατήσεως η απάτη χωρίς την παραποίηση. Τούτο διότι, πέρα από το ζήτημα της (μη) τηρήσεως των διατάξεων περί καυσαερίων, η απάτη δεν είχε άλλο περιεχόμενο. 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 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.

Από την απάντηση στα ερωτήματα 1α και 2 (υπό την προϋπόθεση ότι στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα θα δοθεί καταφατική απάντηση) εξαρτάται ως εκ τούτου σε μεγάλο βαθμό και η απόφαση για το εάν υφίσταται αξίωση σύμφωνα με το άρθρο 826 του BGB, δηλαδή από το εάν οι προαναφερθείσες διατάξεις αναπτύσσουν τα απαιτούμενα προστατευτικά αποτελέσματα έναντι τρίτων και εάν η απόκτηση από τελικό καταναλωτή οχήματος στο οποίο έχει εγκατασταθεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής και/ή η θέση του στην κυκλοφορία χωρίς ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης συγκαταλέγονται στους κινδύνους προς αποτροπή των οποίων θεσπίστηκε(αν) ο(οι) παραβιασθείς(έντες) κανόνας(ες).

V.

Η σημασία των ερωτημάτων 1, 1α και 2 για την επίλυση της διαφοράς δεν μειώνεται για τον λόγο ότι η αγωγή θα ευδοκιμήσει διότι ο ενάγων έχει αξίωση από το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB σε συνδυασμό με το άρθρο 263, παράγραφος 1, του StGB (Strafgesetzbuch, γερμανικού ποινικού κώδικα). Δεν ισχύει κάτι τέτοιο.

Ανεξάρτητα από τις και εν προκειμένω επιβαλλόμενες παρατηρήσεις ως προς τον προστατευτικό σκοπό, δεν υπάρχει επαρκής σαφήνεια αναφορικά με την πλήρωση των προϋποθέσεων υπάρξεως μιας τέτοιας αξιώσεως [πρωτ. σελ. 10].

Το άρθρο 263 του StGB αποτελεί έναν ποινικό κανόνα που τιμωρεί μια συγκεκριμένη πράξη ή παράλειψη ορισμένου φυσικού προσώπου. Κατηγορία ποινικής φύσεως δεν μπορεί να αποδοθεί σε νομικό πρόσωπο. Αντίστοιχα, ο ενάγων θα έπρεπε να έχει αποδείξει επαρκώς ποιο μέλος του διοικητικού συμβουλίου, ποιος εκπρόσωπος ή ποιος προστηθείς, σε ποιον συγκεκριμένο χρόνο και τόπο διέπραξε ποια συγκεκριμένη απάτη και έναντι ποιου. Το γεγονός ότι δεν είναι σε θέση να το πράξει, δεδομένου ότι δεν γνωρίζει τα τεκταινόμενα στο εσωτερικό της εναγομένης, δεν έχει εν προκειμένω καμία σημασία. Αντίθετα από το πεδίο του άρθρου 826 του BGB, όπου πρόκειται για κατηγορίες του αστικού δικαίου, δεν ισχύουν οι αρχές του δευτερογενούς βάρους προβολής ισχυρισμών υπέρ του ενάγοντος που προσάπτει κατηγορίες ποινικής φύσεως κατά εργαζομένων στην υπηρεσία νομικού προσώπου και στηρίζει σε αυτές την αστική τους ευθύνη (πρβλ. III.3).

[παραλειπόμενα]