

Υπόθεση C-666/23

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

Ημερομηνία καταθέσεως:

9 Νοεμβρίου 2023

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Ravensburg (Γερμανία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

27 Οκτωβρίου 2023

Ενάγοντες:

EL

CM

BT

JF

DS

Εναγομένη:

Volkswagen AG

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 – Πετρελαιοκίνητο επιβατηγό όχημα – Ανακυκλοφορία καυσαερίων – Θερμοκρασιακό παράθυρο – Υποθετική έγκριση – Αποζημίωση – Υπολογισμός

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής απόφασης

Ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, άρθρο 267 ΣΛΕΕ

Προδικαστικά ερωτήματα

1. Επιτρέπεται η απόρριψη της αξίωσης προς αποζημίωση που έχει ο αγοραστής του οχήματος κατά του κατασκευαστή αυτοκινήτων λόγω εξ αμελείας διάθεσης στην αγορά μηχανοκίνητου οχήματος εφοδιασμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 με την αιτιολογία
 - α) ότι συντρέχει αναπόφευκτη πλάνη του κατασκευαστή περί το άδικο;

εάν ναι:
 - β) ότι η πλάνη περί το άδικο ήταν αναπόφευκτη για τον κατασκευαστή, δεδομένου ότι η αρμόδια για την έγκριση ΕΚ τύπου ή τα εν συνεχεία αυτής επιβαλλόμενα μέτρα αρχή πράγματι έχει εγκρίνει το εγκατεστημένο σύστημα αναστολής;

εάν ναι:
 - γ) ότι η πλάνη περί το άδικο ήταν αναπόφευκτη για τον κατασκευαστή αυτοκινήτων, δεδομένου ότι η νομική άποψή του για το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 θα επιρρωννύετο από την αρμόδια για την έγκριση ΕΚ τύπου ή τα εν συνεχεία αυτής επιβαλλόμενα μέτρα αρχή, σε κάθε περίπτωση υποβολής αντίστοιχου αιτήματος (υποθετική έγκριση);
2. Υποχρεούται ο κατασκευαστής αυτοκινήτων ο οποίος διενήργησε ενημέρωση λογισμικού, να καταβάλει αποζημίωση στον κύριο του οχήματος αν αυτός υπέστη ζημία εξαιτίας απαγορευμένου συστήματος αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, το οποίο εγκαταστάθηκε στο πλαίσιο της ενημέρωσης λογισμικού;
3. Είναι συμβατό με το δίκαιο της Ένωσης, στο πλαίσιο της αξίωσης προς αποζημίωση κατά του κατασκευαστή αυτοκινήτων λόγω εξ αμελείας διάθεσης στην αγορά οχήματος εφοδιασμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007,
 - α) όσον αφορά το δικαίωμά του για μικρή αποζημίωση, ο αγοραστής του οχήματος να είναι υποχρεωμένος να δεχτεί να συνυπολογιστεί στο ποσό της αποζημίωσης το όφελος που είχε από τη χρήση του οχήματος, εφόσον το όφελος μαζί με την απομένουσα αξία υπερβαίνουν το καταβληθέν τίμημα αγοράς, κατόπιν αφαιρέσεως του ποσού της αποζημίωσης;

- β) το δικαίωμα του αγοραστή του οχήματος για μικρή αποζημίωση να μην υπερβαίνει το 15 % του καταβληθέντος τιμήματος αγοράς;

Το δίκαιο της Ένωσης.

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 (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1), ιδίως άρθρο 5, παράγραφος 2

Παρατιθέμενες διατάξεις του εθνικού δικαίου

Bürgerliches Gesetzbuch (αστικός κώδικας, στο εξής: BGB), ιδίως άρθρα 276, 823 και 826

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), ιδίως άρθρα 6 και 27

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της διαδικασίας

- 1 Έρεισμα της προκειμένης αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως αποτελούν πέντε διαφορετικά πραγματικά περιστατικά τα οποία να μεν δεν ταυτίζονται, διαφοροποιούνται όμως ελάχιστα.
- 2 Η πρώτη διαδικασία: Η εναγομένη διέθεσε στην αγορά το όχημα VW T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA288. Εκτός του αποκαλούμενου θερμοκρασιακού παραθύρου, η ανακυκλοφορία των καυσαερίων του οχήματος μειώνεται ανάλογα με την πτώση της εξωτερικής θερμοκρασίας. Αυτό προκαλεί υψηλότερες εκπομπές NOx (οξειδίων του αζώτου) κατά τη λειτουργία του οχήματος εκτός του θερμοκρασιακού παραθύρου. Ο ενάγων αγόρασε το αυτοκίνητο από την εναγομένη έναντι 45 944,39 ευρώ. Κατέβαλε 15 000 ευρώ και χρηματοδότησε το υπόλοιπο τίμημα μέσω πιστώσεως. Εν τω μεταξύ πώλησε το αυτοκίνητο.
- 3 Ο ενάγων ισχυρίζεται ότι προκλήθηκε σε αυτόν ζημία εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη. Υποστηρίζει ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο αποτελεί απαγορευμένο σύστημα αναστολής και ισχυρίζεται ότι η μείωση της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων αρχίζει αφού η θερμοκρασία υπερβεί τους +20 βαθμούς Κελσίου. Ο ενάγων ζητεί να του επιδικαστεί

ποσό 8 709,30 ευρώ (τίμημα 45 944,39 ευρώ, αφαιρουμένων του οφέλους, ποσού 10 245,60 ευρώ, το οποίο αντιστοιχεί σε 66 900 διανυθέντα χιλιόμετρα, και των εσόδων από την πώληση, ποσού 31 000 ευρώ, πλέον του κόστους χρηματοδοτήσεως, ανερχόμενου σε 4 010,51 ευρώ) και επικουρικός ποσό 6 891,66 ευρώ (= 15 % του τιμήματος)

- 4 Η εναγομένη ζητεί να απορριφθεί η αγωγή. Κατά των συμβατικών απαιτήσεων, η εναγομένη προβάλλει την ένσταση παραγραφής. Όσον αφορά το θερμοκρασιακό παράθυρο, η εναγομένη ισχυρίζεται ότι η ανακυκλοφορία των καυσαερίων μειώνεται σταδιακά όταν η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι χαμηλότερη των σχεδόν +12 βαθμών Κελσίου. Η εναγομένη υποστηρίζει ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο δεν αποτελεί απαγορευμένο σύστημα, δεδομένου ότι είναι απαραίτητο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος. Ως εκ περισσού, η εναγομένη ισχυρίζεται ότι πρόκειται περί αναπόφευκτης πλάνης περί το άδικο και συγχρόνως επικαλείται υποθετική έγκριση της Kraftfahrtbundesamt (ομοσπονδιακής υπηρεσίας μηχανοκίνητων οχημάτων, Γερμανία).
- 5 Η δεύτερη διαδικασία: Η εναγομένη διέθεσε στην αγορά το όχημα VW T6 2.0 TDI με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA288 κατασκευασμένο από την ίδια. Ο ενάγων αγόρασε το όχημα αντί τιμήματος 49 950 ευρώ με χιλιομετρική ένδειξη 9 350 χιλιόμετρα. Δεν αμφισβητήθηκε ότι κατά τον χρόνο αγοράς του από τον ενάγοντα το όχημα ήταν εφοδιασμένο με σύστημα ανίχνευσης δοκιμών, το οποίο όμως αφαιρέθηκε μεταγενέστερα, ήτοι στις 10 Οκτωβρίου 2017, στο πλαίσιο ενημέρωσης του λογισμικού. Περαιτέρω, δεν αμφισβητήθηκε (ούτε αμφισβητείται) ότι είναι εφοδιασμένο με θερμοκρασιακό παράθυρο. Αυτό προκαλεί υψηλότερες εκπομπές NOx κατά τη λειτουργία του οχήματος εκτός του θερμοκρασιακού παραθύρου.
- 6 Ο ενάγων υποστηρίζει ότι, εξαιτίας της τοποθέτησης απαγορευμένων συστημάτων αναστολής, προκλήθηκε σε αυτόν ζημία εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη. Ζητεί να του επιδικαστεί ποσό 8 938 ευρώ (= 20% του μικτού τιμήματος) και επικουρικός αποζημίωση, το ποσό της οποίας επαφίεται στην κρίση του αιτούντος δικαστηρίου, δεν δύναται όμως να είναι κατώτερο των 6 703,50 ευρώ (= 15 % του τιμήματος).
- 7 Η εναγομένη παραδέχεται ότι το αρχικώς τοποθετημένο σύστημα ανίχνευσης δοκιμών χρησιμοποιείτο από το λογισμικό προς τον σκοπό μείωσης του συντελεστή ανακυκλοφορίας καυσαερίων εκτός του NEDC, οσάκις κατά τη λειτουργία του καταλύτη η θερμοκρασία υπερέβαινε τους 200 βαθμούς Κελσίου. Όμως, σε περίπτωση υπερβάσεως της θερμοκρασίας αυτής, το σύστημα SCR συμβάλλει ουσιαδώς στη μείωση των εκπομπών NOx με αποτέλεσμα την, παρά ταύτα, συμμόρφωση προς τις οριακές τιμές. Όσον αφορά το θερμοκρασιακό παράθυρο, η εναγομένη ισχυρίζεται ότι μείωση υπάρχει όταν η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι χαμηλότερη «των σχεδόν +12 βαθμών Κελσίου». Η εναγομένη υποστηρίζει ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο δεν αποτελεί απαγορευμένο σύστημα, δεδομένου ότι είναι απαραίτητο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος. Ως εκ περισσού, η εναγομένη ισχυρίζεται ότι πρόκειται

περί αναπόφευκτης πλάνης περί το άδικο και συγχρόνως επικαλείται υποθετική έγκριση της Kraftfahrtbundesamt.

- 8 Η τρίτη διαδικασία: Τα πραγματικά περιστατικά της τρίτης διαδικασίας ταυτίζονται κατ' ουσίαν με εκείνα της πρώτης διαδικασίας.
- 9 Η τέταρτη διαδικασία: Η εναγομένη διέθεσε στην αγορά το όχημα VW Golf 2.0 TDI με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA288 κατασκευασμένο από την ίδια. Δεν αμφισβητείται ότι το όχημα είναι εφοδιασμένο με σύστημα ανίχνευσης δοκιμών. Η ενάγουσα αγόρασε το όχημα αντί τιμήματος 10 000 ευρώ με χιλιομετρική ένδειξη 107 000 χιλιόμετρα.
- 10 Η ενάγουσα υποστηρίζει ότι η εναγομένη της προκάλεσε ζημία εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη. Ισχυρίζεται ότι ο τρόπος λειτουργίας του συστήματος ανίχνευσης δοκιμών απαγορεύεται, ενώ το όχημα διαθέτει και μη επιτρεπόμενο θερμοκρασιακό παράθυρο. Η ενάγουσα ζητεί να της επιδικαστεί ποσό 9 258,60 ευρώ (τίμημα 10 000 ευρώ αφαιρουμένης της αποζημίωσης χρήσης, ύψους 741,40 ευρώ, η οποία αντιστοιχεί στα 14 309 χιλιόμετρα που είχε διανύσει κατά τον χρόνο ασκήσεως της αγωγής) έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του οχήματος, και επικουρικώς αποζημίωση 1 500 ευρώ (= 15 % του τιμήματος).
- 11 Η εναγομένη ζητεί την απόρριψη της αγωγής. Η εναγομένη παραδέχεται ότι το σύστημα ανίχνευσης δοκιμών όντως χρησιμοποιείται από το λογισμικό προκειμένου ο καταλυτικός μετατροπέας αποθήκευσης NOx να αναγεννάται πλήρως πριν από τη δοκιμαστική διαδρομή όπως αναγεννάται και σε επακριβώς καθορισμένα χρονικά σημεία εντός του NEDC. Επιπλέον, η θερμοκρασία του καταλυτικού μετατροπέα αποθήκευσης στο NEDC αυξάνεται άμεσα πριν από την πρώτη αναγέννηση. Όμως, κανένα από τα παραπάνω δεν έχει σημαντικές επιπτώσεις στις εκπομπές NOx. Όπως ισχυρίζεται, ακόμα και αν οι εκπομπές NOx αυξάνονταν χωρίς τις εν λόγω λειτουργίες, δεν θα υπερέβαιναν τις οριακές τιμές. Η εναγομένη υποστηρίζει ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο δεν αποτελεί απαγορευμένο σύστημα. Ειδικότερα, προβάλλει ότι, λόγω του πολύ προηγμένου συστήματος ανακυκλοφορίας καυσαερίων, η ανακυκλοφορία καυσαερίων ενεργοποιείται κατά 100 % σε θερμοκρασίες που κυμαίνονται από -24 βαθμούς Κελσίου έως +70 βαθμούς Κελσίου. Ως εκ περισσού, η εναγομένη ισχυρίζεται ότι πρόκειται περί αναπόφευκτης πλάνης περί το άδικο και επικαλείται προς επίρρωσιν αυτού την υποθετική έγκριση της Kraftfahrtbundesamt.
- 12 Η πέμπτη διαδικασία: Η εναγομένη διέθεσε στην αγορά το όχημα VW Sharan 2.0 TDI με πετρελαιοκινητήρα τύπου EA189 κατασκευασμένο από την ίδια. Ο κινητήρας είχε εξοπλιστεί με απαγορευμένο σύστημα αναστολής (σύστημα ανίχνευσης δοκιμών με «σύστημα αλλαγής θέσεως λειτουργίας»). Με τις αποφάσεις της 14ης και 15ης Οκτωβρίου 2015, η Kraftfahrtbundesamt κάλεσε την εναγομένη να αφαιρέσει το απαγορευμένο σύστημα αναστολής που έχει εγκαταστήσει στα οχήματα τα οποία διέθετε στην αγορά. Ο ενάγων αγόρασε το όχημα αντί τιμήματος 32 000 ευρώ με χιλιομετρική ένδειξη 9 350 χιλιόμετρα.

Στις 7 Μαΐου 2017 εγκαταστάθηκε στο όχημα μια ενημέρωση λογισμικού που είχε αναπτυχθεί από την εναγομένη και εγκριθεί από την Kraftfahrtbundesamt. Με την ενημέρωση τοποθετήθηκε στο όχημα θερμοκρασιακό παράθυρο. Αυτό προκαλεί υψηλότερες εκπομπές NOx κατά τη λειτουργία του οχήματος εκτός του θερμοκρασιακού παραθύρου.

- 13 Ο ενάγων υποστηρίζει ότι προκλήθηκε σε αυτόν ζημία εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη. Ζητεί να του επιδικαστεί αποζημίωση, το ποσό της οποίας επαφίεται στην κρίση του αιτούντος δικαστηρίου, ανερχόμενη όμως τουλάχιστον σε 4 800 Euro (=15 % του τιμήματος) και περαιτέρω να αναγνωριστεί ότι η εναγομένη υποχρεούται να αποκαταστήσει τη ζημία που υπέστη ο ενάγων λόγω της εγκατάστασης συστήματος αναστολής ελεγχόμενου από τη θερμοκρασία.
- 14 Η εναγομένη ζητεί την απόρριψη της αγωγής. Η εναγομένη προβάλλει, ως εκ περισσού, ένσταση παραγραφής. Όσον αφορά το θερμοκρασιακό παράθυρο, η εναγομένη ισχυρίζεται ότι η ανακυκλοφορία των καυσαερίων μειώνεται μόνον όταν η θερμοκρασία είναι χαμηλότερη από +10 βαθμούς Κελσίου. Αυτό, κατά την εναγομένη, είναι απαραίτητο για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος. Περαιτέρω, η εναγομένη επισημαίνει ότι αναμφίβολα η απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιουλίου 2022, *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570), η οποία αφορούσε μηχανοκίνητα οχήματα κατασκευής της εναγομένης με πανομοιότυπο θερμοκρασιακό παράθυρο (μετά την ενημέρωση του ελεγκτή του κινητήρα στον τύπο κινητήρων EA189), δέχθηκε ότι υφίσταται εύρος θερμοκρασίας του θερμοκρασιακού παραθύρου όταν η «εξωτερική θερμοκρασία» κυμαίνεται μεταξύ +15 βαθμών Κελσίου και +33 βαθμών Κελσίου. Η εναγομένη υποστηρίζει, όμως, ότι η κρίση αυτή στηρίχθηκε σε δεσμευτικές εκτιμήσεις που αφορούσαν τα πραγματικά περιστατικά των αιτούντων δικαστηρίων. Ως εκ περισσού, η εναγομένη ισχυρίζεται ότι πρόκειται περί αναπόφευκτης πλάνης περί το άδικο και επικαλείται προς επίρρωσιν του ισχυρισμού της την υποθετική έγκριση της Kraftfahrtbundesamt.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της διατάξεως περί παραπομπής

- 15 Εισαγωγικές παρατηρήσεις: Στην πρώτη, δεύτερη και τρίτη διαδικασία, κατά τον χρόνο αγοράς των αντίστοιχων οχημάτων πιθανώς είχαν τοποθετηθεί σε αυτά μη επιτρεπόμενα συστήματα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Στην πέμπτη διαδικασία, μέσω της ενημέρωσης εγκαταστάθηκε απαγορευμένο σύστημα αναστολής. Στην τέταρτη διαδικασία, το σύστημα ανίχνευσης δοκιμών αποτελεί ισχυρή ένδειξη περί υπάρξεως απαγορευμένου συστήματος αναστολής.
- 16 Στα μηχανοκίνητα οχήματα της πρώτης, δεύτερης, τρίτης και πέμπτης διαδικασίας, η ανακυκλοφορία των καυσαερίων επιτυγχάνεται το αργότερο όταν η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι σχεδόν +10 βαθμοί Κελσίου και, ως εκ τούτου, το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι υφίσταται απαγορευμένο θερμοκρασιακό

παράθυρο, το οποίο δεν επιτρέπεται ούτε κατά παρέκκλιση του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007.

- 17 Επίσης, στην πρώτη, δεύτερη και τρίτη διαδικασία πιθανώς δεν συντρέχουν ούτε τα περαιτέρω κριτήρια που καθορίζει το άρθρο 5, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο α', του κανονισμού 715/2007, σύμφωνα με τα οποία το σύστημα αναστολής δεν πρέπει να είναι ενεργοποιημένο το μεγαλύτερο μέρος του έτους, διότι στα οχήματα που αποτελούν αντικείμενο των τριών προαναφερόμενων διαδικασιών η ανακυκλοφορία καυσαερίων επιτυγχάνεται το αργότερο όταν η θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι σχεδόν +12 βαθμοί Κελσίου. Στη Γερμανία, όμως, οι μέσες ετήσιες θερμοκρασίες είναι χαμηλότερες από σχεδόν +12 βαθμούς Κελσίου.
- 18 Στην τέταρτη διαδικασία αμφισβητείται κατά πόσον το θερμοκρασιακό παράθυρο και/ή το σύστημα ανίχνευσης δοκιμών προκαλούν αύξηση των εκπομπών υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης. Επομένως, στην εν λόγω διαδικασία δεν είναι βέβαιο αν το όχημα διαθέτει μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 10 και του άρθρου 5, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 715/2007, ακόμα και αν το σύστημα ανίχνευσης δοκιμών αποτελεί ενδεχομένως ισχυρή ένδειξη προς τούτο.
- 19 Για την ύπαρξη αξίωσης αποζημίωσης ερειδόμενης στο άρθρο 826 του BGB, πρέπει ο ζημιώσας να ενήργησε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντικειμενικώς αντίθετο προς τα χρηστά ήθη. Τούτο, όμως, δεν φαίνεται να συμβαίνει στις υπό κρίση υποθέσεις.
- 20 Εντούτοις, και στις εν λόγω υποθέσεις ενδέχεται να υφίσταται αξίωση προς αποζημίωση του αγοραστή του οχήματος βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB. Κατά την πρόσφατη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ομοσπονδιακού Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Γερμανία, στο εξής: BGH), το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6, παράγραφος 1, και 27, παράγραφος 1, της EG-FGV, προστατεύουν το συμφέρον του αγοραστή οχήματος να μην υφίσταται περιουσιακή ζημία λόγω παραβάσεως της ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί εκπομπών καυσαερίων εκ μέρους του κατασκευαστή.
- 21 Παράβαση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί εκπομπών καυσαερίων εκ μέρους της εναγομένης υφίσταται στην πρώτη, δεύτερη, τρίτη και πέμπτη διαδικασία με τη χρήση μη επιτρεπόμενου θερμοκρασιακού παραθύρου, ενώ και στην τέταρτη διαδικασία υπάρχει ισχυρή ένδειξη προς τούτο λόγω της χρήσης συστήματος ανίχνευσης δοκιμών.
- 22 Για την αξίωση αποζημίωσης απαιτείται, επιπλέον, ο κατασκευαστής του οχήματος να έχει ενεργήσει τουλάχιστον εξ αμελείας όσον αφορά το σύστημα αναστολής. Η υπαιτιότητα του κατασκευαστή αυτοκινήτων τεκμαίρεται. Εντούτοις, ο κατασκευαστής μπορεί να απαλλαγεί αν προβάλει και αποδείξει ότι συντρέχουν περιστάσεις με βάση τις οποίες, κατ' εξαίρεση, πιθανολογείται ότι

δεν ενήργησε εξ αμελείας. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη νομολογία του BGH, στο πλαίσιο αυτό ο κατασκευαστής αυτοκινήτων μπορεί να επικαλεστεί αναπόφευκτη πλάνη περί το άδικο, παραθέτοντας και αποδεικνύοντας συγκεκριμένα ότι επρόκειτο περί τοιαύτης πλάνης καθώς και ότι αυτή ήταν αναπόφευκτη. Αυτό το ζήτημα αφορά το πρώτο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα.

- 23 Στην πέμπτη διαδικασία, η απαίτηση αποζημίωσης λόγω της υπέρξεως συστήματος αναστολής (συστήματος ανίχνευσης δοκιμών με «σύστημα αλλαγής θέσεως λειτουργίας») κατά τον χρόνο διάθεσης στην αγορά και αγοράς του επίμαχου οχήματος έχει παραγραφεί. Πάντως, μετά την εγκατάσταση της ενημέρωσης που παρέσχε η εναγομένη με τη μορφή θερμοκρασιακού παραθύρου, το όχημα διαθέτει ένα νέο, μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής. Αμφισβητείται κατά πόσον ο κύριος του οχήματος διατηρεί κατά του κατασκευαστή αξίωση αποζημίωσης όταν το σύστημα αναστολής που εγκαταστάθηκε με την ενημέρωση προκάλεσε ζημία σε αυτόν. Το ζήτημα αυτό αποτελεί αντικείμενο του δεύτερου υποβληθέντος προδικαστικού ερωτήματος
- 24 Η αξίωση αποζημίωσης κατά το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6, παράγραφος 1 και 27, παράγραφος 1, της EG-FGV, αναφέρεται, σύμφωνα με τη νομολογία του BGH, στην αποκαλούμενη *μικρή* αποζημίωση, ήτοι στην επιδίκαση χρηματικού ποσού. Επιστροφή του τιμήματος αγοράς έναντι ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως του οχήματος (η αποκαλούμενη *μεγάλη* αποζημίωση) δεν μπορεί να ζητηθεί. Περαιτέρω, το BGH ορίζει ότι τα οφέλη από τη χρήση του οχήματος πρέπει να συνυπολογίζονται οσάκις αυτά, μαζί με την απομένουσα αξία, υπερβαίνουν το καταβληθέν τίμημα κατόπιν αφαιρέσεως του ποσού της αποζημίωσης. Αυτούς τους προβληματισμούς αφορά το τρίτο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα.
- 25 Επί των προδικαστικών ερωτημάτων: Επί του πρώτου ερωτήματος: Αποκλεισμός της ευθύνης λόγω πλάνης περί το άδικο νοείται μόνο σε σπάνιες, εξαιρετικές περιπτώσεις. Η άγνοια δεν απαλλάσσει από την ευθύνη. Ούτε, δε, η εσφαλμένη πρόβλεψη σχετικά το τι θα μπορούσε να θεωρηθεί ως αμέλεια από εθνικό δικαστήριο σε ενδεχόμενη δίκη αστικής ευθύνης θεμελιώνει συγγνωστή πλάνη περί το άδικο. Ο ζημιώσας οφείλει πάντα να αναμένει ότι τα μέτρα επιμέλειας που λαμβάνει ενδέχεται να κριθούν από το εθνικό δικαστήριο ανεπαρκή. Περίπτωση αναπόφευκτης πλάνης περί το άδικο συντρέχει μόνο αν ο μέσος λογικός άνθρωπος δεν ήταν σε θέση να προβλέψει ότι η συμπεριφορά του θα μπορούσε στο μέλλον να κριθεί από δικαστήριο ότι συνιστά παράβαση καθήκοντος.
- 26 Κατά τη νομολογία του BGH, η πλάνη του κατασκευαστή, η οποία αφορά συγκεκριμένα το σύστημα αναστολής, είναι αναπόφευκτη οσάκις ο κατασκευαστής αυτοκινήτων επιδεικνύει απτή έγκριση EK τύπου περί χρήσης του απαγορευμένου συστήματος αναστολής με όλες τις συναφείς λεπτομέρειες που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007. Όμως, αναπόφευκτη μπορεί επίσης να θεωρηθεί και η πλάνη όταν αποδεικνύεται ότι η εσφαλμένη νομική άποψη του κατασκευαστή ως προς την ύπαρξη απαγορευμένου συστήματος αναστολής θα επιρρωννύετο επί υποθετικού

αιτήματος από την αρχή που είναι αρμόδια για τη χορήγηση έγκρισης ή για την εν συνεχεία επιβολή μέτρων (αρμόδια στη Γερμανία είναι η Kraftfahrtbundesamt), ήτοι σε περίπτωση υποθετικής εγκρίσεως.

- 27 Αμφισβητείται κατά πόσον η συναφής νομολογία των εθνικών δικαστηρίων συνάδει με το δίκαιο της Ένωσης, δεδομένου ότι την απαγόρευση χρήσης συστημάτων αναστολής προβλέπει η ενωσιακή νομοθεσία. Το δικαίωμα του αγοραστή μηχανοκίνητου οχήματος, εξοπλισμένου με απαγορευμένο σύστημα αναστολής, για προσήκουσα αποζημίωση κατοχυρώνεται επίσης στο δίκαιο της Ένωσης (απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, Mercedes-Benz Group [Ευθύνη των κατασκευαστών οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αναστολής], C-100/21, EU:C:2023:229, σκέψη 91). Τα κράτη μέλη ρυθμίζουν μόνο τους λεπτομερείς όρους χορηγήσεως τέτοιας αποζημίωσης στους αγοραστές.
- 28 Κατόπιν των ανωτέρω, ανακύπτει το ζήτημα των απαιτήσεων που προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης σχετικά με τις υποκειμενικές προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν ως προς την αξίωση αποζημίωσης που έχει ο αγοραστής του οχήματος έναντι του κατασκευαστή του οχήματος λόγω παραβάσεως του άρθρου 18, παράγραφος 1, του άρθρου 26, παράγραφος 1 και του άρθρου 46 της οδηγίας 2007/46 καθώς και του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007.
- 29 Στο πλαίσιο αυτό αμφισβητείται καταρχάς, κατά πόσον η υπαιτιότητα είναι κρίσιμης σημασίας στο επίμαχο εν προκειμένω πεδίο της αδικοπρακτικής ευθύνης του κατασκευαστή αυτοκινήτων. Σε διάφορους τομείς του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο έχει επανειλημμένα αποφανθεί επί της απαιτήσεως περί υπαιτιότητας σε περιπτώσεις εξωσυμβατικής ευθύνης (βλ. τις αποφάσεις της 8ης Νοεμβρίου 1990, Dekker, C-177/88, EU:C:1990:383, σκέψεις 22-25, της 30ής Σεπτεμβρίου 2010, Strabag κ.λπ., C-314/09, EU:C:2010:567, σκέψεις 39 επ., της 9ης Δεκεμβρίου 2010, Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie κ.λπ., C-568/08, EU:C:2010:751, σκέψεις 86 επ. και της 18ης Ιουνίου 2013, Schenker & Co. κ.λπ., C-681/11, EU:C:2013:404, σκέψη 35).
- 30 Δεδομένου ότι στις υπό κρίση διαδικασίες το ζήτημα επικεντρώνεται αποκλειστικά στην αστική ευθύνη του κατασκευαστή αυτοκινήτων, αρκετά επιχειρήματα συνηγορούν υπέρ της απόψεως ότι η υπαιτιότητα δεν αποτελεί κρίσιμο στοιχείο. Τούτο διότι, αν προϋπόθεση για την ύπαρξη αξίωσης αποζημίωσης κατά του κατασκευαστή αυτοκινήτων λόγω παραβάσεως του άρθρου 18, παράγραφος 1, του άρθρου 26, παράγραφος 1 και του άρθρου 46 της οδηγίας 2007/46 καθώς και του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 αποτελούσε η υπαιτιότητα, θα ανέκυπτε το ζήτημα κατά πόσον το στοιχείο του «αναπόφευκτου» της πλάνης περί το άδικο θα μπορούσε να συναχθεί από πληροφορίες ή εγκρίσεις που παρέχονται από την αρμόδια για τη έγκριση ΕΚ τύπου ή για τα εν συνεχεία αυτής επιβαλλόμενα μέτρα αρχή (δεύτερο σκέλος του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος). Αν, στο πλαίσιο αυτό, τύγγχαναν εφαρμογής οι αρχές που διατυπώνονται στην απόφαση της 18ης Ιουνίου 2013,

Schenker & Co. κ.λπ., C-681/11, EU:C:2013:404, οι εγκρίσεις ή οι πληροφορίες που χορηγούνται από την αρμόδια για την έγκριση ΕΚ τύπου ή τα εν συνεχεία αυτής επιβαλλόμενα μέτρα αρχή θα ήταν άνευ σημασίας. Ο κατασκευαστής θα πρέπει να είναι προετοιμασμένος για το ενδεχόμενο η νομική εκτίμηση του Δικαστηρίου ως προς το επιτρεπτό συστήματος αναστολής κατά το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 να διαφέρει από την οικεία εκτίμηση της αρμόδιας αρχής.

- 31 Ακόμα, δε, και αν η αρμόδια για την έγκριση ΕΚ τύπου ή για τα εν συνεχεία μέτρα αρχή δημιουργούσε στον κατασκευαστή αυτοκινήτων τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη ότι η εν λόγω αρχή δεν θα λάβει μέτρα εναντίον του, δεν είναι βέβαιο αν ο κατασκευαστής μπορεί να επικαλεστεί την εμπιστοσύνη αυτή και στη σχέση του με τον αγοραστή του οχήματος. Επιπλέον, η αρχή της αποτελεσματικότητας συνηγορεί υπέρ της άποψης ότι στη σχέση με τον αγοραστή ο κατασκευαστής δεν απολαμβάνει προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης. Σε διαφορετική περίπτωση, η παράβαση του δικαίου της Ένωσης εκ μέρους του κατασκευαστή θα έμενε ατιμώρητη, αν στηριζόταν σε εσφαλμένη εκτίμηση της αρμόδιας αρχής. Τούτο, δε, θα ερχόταν σε αντίθεση με την επιταγή κατά την οποία, σε περίπτωση μη τηρήσεως των διατάξεων των οδηγιών οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικού χαρακτήρα και αποτρεπτικές (απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, Mercedes-Benz Group [Ευθύνη των κατασκευαστών οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αναστολής], C-100/21, EU:C:2023:229 σκέψεις 85 και 88).
- 32 Αν οι πληροφορίες ή οι εγκρίσεις που παρέχονται από την αρμόδια αρχή για τη έγκριση ΕΚ τύπου ή για τα εν συνεχεία αυτής επιβαλλόμενα μέτρα θεωρηθεί ότι δημιούργησαν στον κατασκευαστή αυτοκινήτων τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη ότι ενεργεί νομίμως, ανακύπτει το ζήτημα αν το ίδιο αποτέλεσμα αναγνωρίζεται και στην περίπτωση της υποθετικής εγκρίσεως (τρίτο σκέλος του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος). Στην υπόθεση Schenker, το Δικαστήριο έκρινε ότι ουδείς δύναται να προβάλλει την παραβίαση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, αν δεν του έχουν δοθεί συγκεκριμένες διαβεβαιώσεις εκ μέρους του αρμόδιου διοικητικού οργάνου (απόφαση της 18ης Ιουνίου 2013, Schenker & Co. κ.λπ., C-681/11, EU:C:2013:404, σκέψη 41). Επίσης, στην ίδια υπόθεση, η γενική εισαγγελέας Kokott αναφέρει ως ελάχιστη προϋπόθεση για την αναγνώριση της προστατευόμενης εμπιστοσύνης, μεταξύ άλλων, ότι η διοικητική πράξη ή η δικαστική απόφαση πρέπει να αφορά ακριβώς τα πραγματικά και τα νομικά στοιχεία στα οποία στηρίζεται η εμπλεκόμενη επιχείρηση για να αποδείξει ότι τελούσε σε πλάνη περί το άδικο αποκλείουσα τον καταλογισμό και ότι μπορούν να λαμβάνονται υπόψη μόνον όσες εκτιμήσεις της διοικητικής αρχής ή του δικαστηρίου έχουν ρητώς περιληφθεί στην αντίστοιχη απόφαση και όχι τα συμπεράσματα που μπορούν ενδεχομένως να συναχθούν εμμέσως από την απόφαση αυτή (προτάσεις της γενικής εισαγγελέα Kokott στην υπόθεση Schenker κ.λπ., C-681/11, EU:C:2013:126, σημείο 91). Στην υποθετική περίπτωση εγκρίσεων ή πληροφοριών που χορηγούνται κατόπιν αιτήματος η εν λόγω προϋπόθεση θα εξέλιπε, δεδομένου ότι σε τέτοιου είδους περιπτώσεις ελλείπουν ιδίως οι ρητές

και ακριβείς εκτιμήσεις της διοικητικής αρχής επί συγκεκριμένων πραγματικών περιστατικών.

- 33 Επιπλέον, επιχείρημα κατά της συνεκτίμησης της υποθετικής εγκρίσεως αποτελεί και η αρχή της αποτελεσματικότητας. Αν τα κράτη μέλη αναγνώριζαν με τον τρόπο αυτόν στους κατασκευαστές αυτοκινήτων αναπόφευκτη πλάνη περί το άδικο, οι εκάστοτε ζημιωθέντες δεν θα λάμβαναν αποζημίωση. Κατ' αυτόν τον τρόπο δεν θα διασφαλιζόταν ο δίκαιος χαρακτήρας του ποσού της αποζημίωσης και το αποτρεπτικό αποτέλεσμα των κυρώσεων επί παραβάσεων, στοιχεία που θεωρούνται αναγκαία από το Δικαστήριο.
- 34 Τα ζητήματα που τίθενται με το πρώτο, δεύτερο και τρίτο σκέλος του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος είναι κρίσιμης σημασίας για την επίλυση των υπό κρίση διαφορών. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως σε κάποιο από τα ερωτήματα, η υποθετική έγκριση της Kraftfahrtbundesamt θα καθίστατο άνευ σημασίας για τις εξεταζόμενες στο πλαίσιο του αστικού δικαίου αξιώσεις αποζημίωσης του αγοραστή του οχήματος κατά του κατασκευαστή.
- 35 Επί του δεύτερου ερωτήματος: Το ερώτημα αυτό αφορά μόνο την πέμπτη διαδικασία. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, ο ενάγων μπορεί βασίμως να αξιώσει αποζημίωση.
- 36 Αμφισβητείται κατά πόσον ο κατασκευαστής αυτοκινήτων, ο οποίος διενήργησε ενημέρωση λογισμικού με απαγορευμένο σύστημα αναστολής κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007, οφείλει να καταβάλει αποζημίωση στον κύριο του οχήματος αν προκλήθηκε σε αυτόν ζημία λόγω της εγκαταστάσεως απαγορευμένου συστήματος αναστολής με την ενημέρωση.
- 37 Συναφώς, στο εθνικό δίκαιο δεν αναγνωρίζεται παράβαση νόμου που αποβλέπει στην προστασία τρίτου, δεδομένου ότι η παράβαση αυτή έγκειται στη χορήγηση ανακριβούς πιστοποιητικού συμμόρφωσης από τον κατασκευαστή αυτοκινήτων. Όμως, δεν χορηγήθηκε νέο πιστοποιητικό συμμόρφωσης λόγω της ενημέρωσης. Ως εκ τούτου, η ενημέρωση δεν συνιστά ικανό συνδετικό στοιχείο για τη γένεση ευθύνης του κατασκευαστή αυτοκινήτων για αποζημίωση κατά το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6, παράγραφος 1 και 27, παράγραφος 1, της EG-FGV. Προβάλλεται επίσης το επιχείρημα ότι η ζημία που θεμελιώνει ευθύνη προκαλείται με τη σύναψη της μη ηθελημένης συμβάσεως πωλήσεως. Εκ των υστέρων ενέργειες, όπως η ενημέρωση, δεν θα μπορούσαν πλέον να τελούν σε αιτιώδη συνάφεια με την απόφαση περί αγοράς.
- 38 Εντούτοις, στην περίπτωση αυτή το δίκαιο της Ένωσης ενδεχομένως επιβάλλει την παροχή αξίωσης αποζημίωσης στον κύριο του οχήματος. Επιχείρημα υπέρ της άποψης αυτής αποτελεί η διαπίστωση ότι, με την παροχή και εγκατάσταση της ενημερώσεως, ο κατασκευαστής δημιουργεί μία παράνομη κατάσταση που δεν συνάδει με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Όπως και στην περίπτωση διάθεσης στην αγορά οχήματος με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής, επί ενημερώσεως με εγκατάσταση μη επιτρεπόμενου συστήματος αναστολής υπάρχει κίνδυνος

άρνησης χορηγήσεως άδειας λειτουργίας από την αρμόδια αρχή. Το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι η μη συγγνωστή συμπεριφορά του κατασκευαστή, η οποία θεμελιώνει ευθύνη, έγκειται στην παροχή και εγκατάσταση του μη επιτρεπόμενου θερμοκρασιακού παραθύρου. Τούτο αποτελεί άλλωστε το κρίσιμο συνδετικό στοιχείο για την ευθύνη του κατασκευαστή αυτοκινήτων, και όχι η χορήγηση ανακριβούς πιστοποιητικού συμμόρφωσης ή η εν συνεχεία αυτού απόφαση περί αγοράς. Η ανακρίβεια του πιστοποιητικού συμμόρφωσης αποτελεί μόνο αναγκαστική συνέπεια του απαγορευμένου συστήματος αναστολής και περαιτέρω πιθανή συνέπεια είναι η απόφαση του αγοραστή για αγορά, επειδή θεώρησε ότι το πιστοποιητικό συμμόρφωσης είναι ορθό.

- 39 Το ότι με αφορμή την ενημέρωση δεν χορηγήθηκε νέο πιστοποιητικό συμμόρφωσης δεν δύναται να θεωρηθεί ότι αποτελεί κρίσιμο στοιχείο. Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 6, της EG-FGV, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, σημείο 36, της οδηγίας 2007/46, με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ο κατασκευαστής πιστοποιεί ότι ένα όχημα το οποίο ανήκει στη σειρά του εγκεκριμένου, σύμφωνα με την οδηγία αυτή, τύπου συμμορφώνεται προς όλες τις κανονιστικές πράξεις κατά τη στιγμή της παραγωγής του. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ισχύει καθόλη τη διάρκεια λειτουργίας του οχήματος. Αν ο κατασκευαστής μεταβάλει εκ των υστέρων την κατάσταση του οχήματος κατά μη επιτρεπτό τρόπο, το πιστοποιητικό καθίσταται κατ' ανάγκη ανακριβές.
- 40 Επί του τρίτου ερωτήματος: Στην περίπτωση που η ζημία προκλήθηκε από αμέλεια, το BGH δεν αναγνωρίζει αξίωση του αγοραστή κατά του κατασκευαστή για επιστροφή του τιμήματος έναντι ταυτόχρονης παραδόσεως του οχήματος (την αποκαλούμενη *μεγάλη αποζημίωση*), δεδομένου ότι το δικαίωμα του αγοραστή στην οικονομική αυτοδιάθεση προστατεύεται μόνο όταν η ζημία προκλήθηκε κατά τρόπο αντίθετο προς τα χρηστά ήθη, όχι όμως όταν αυτή προκαλείται εξ αμελείας. Το BGH φρονεί ότι το προστατευόμενο από το δίκαιο της Ένωσης συμφέρον του αγοραστή συνίσταται στο να μην υφίσταται αυτός περιουσιακή ζημία κατά την έννοια της υποθετικής διαφοράς (*Differenzhypothese*) και, βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6, παράγραφος 1 και 27, παράγραφος 1, της EG-FGV, αναγνωρίζει στον αγοραστή μόνο αξίωση για την αποκαλούμενη *μικρή αποζημίωση*, ήτοι αποκλειστικά οικονομική αξίωση.
- 41 Σύμφωνα με τις επιταγές του BGH, το δικαστήριο της ουσίας εκτιμά το ύψος της διαφοράς της ζημίας στηριζόμενο στην πεποίθηση που διαμορφώνει αφού λάβει υπόψη το σύνολο των περιστάσεων. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι, για λόγους αποτελεσματικής εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης, το ύψος της εκτιμώμενης ζημίας πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον στο 5 % του καταβληθέντος τιμήματος όμως, για λόγους αναλογικότητας, δεν πρέπει να υπερβαίνει το 15 % αυτού. Το όφελος από τη χρήση και η απομένουσα αξία του οχήματος πρέπει να συνυπολογίζονται για την απομείωση της επιδικασθησόμενης αποζημίωσης, εφόσον υπερβαίνουν την αξία του οχήματος κατά τη σύναψη της συμβάσεως πώλησεως (καταβληθέν τίμημα κατόπιν αφαιρέσεως του ποσού της αποζημίωσης). Κατά την εκτίμηση του BGH, η εν λόγω ρύθμιση συνάδει με το

δίκαιο της Ένωσης, λαμβανομένης υπόψη της επιταγής περί επιβολής αποτελεσματικών και αποτρεπτικών κυρώσεων.

- 42 Εντούτοις, παραμένει αμφίβολο το κατά πόσον το δίκαιο της Ένωσης επιτρέπει τον συνυπολογισμό του οφέλους από τη χρήση στο ποσό της αποζημίωσης. Αν, σύμφωνα με τις επιταγές του BGH, ο ζημιωθείς αγοραστής υποχρεούτο να αποδεχθεί ότι το όφελος από τη χρήση θα αφαιρείται από τη μικρή αποζημίωση, ανάλογα με την ένταση της χρήσης του οχήματος θα λάμβανε χαμηλότερη αποζημίωση. Δεν διαφαίνεται ύπαρξη αντικειμενικού λόγου προς τούτο. Ο αγοραστής δεν καθίσταται πλουσιότερος λόγω της χρήσης του οχήματος που του ανήκει. Ως εκ τούτου, τυχόν μείωση της ζημίας λόγω της έντασης της χρήσης φαίνεται αυθαίρετη.
- 43 Είναι γεγονός ότι το δίκαιο της Ένωσης επιβάλλει στον αγοραστή να αποδέχεται τον συνυπολογισμό των διανυθέντων χιλιομέτρων οσάκις επιδιώκει την επιδίκαση μεγάλης αποζημίωσης, ήτοι όταν προβάλλει αξίωση για επιστροφή του τιμήματος έναντι ταυτόχρονης παραδόσεως του οχήματος. Στις περιπτώσεις αυτές, ο γενικός εισαγγελέας Rantos θεωρεί αναγκαίο να αφαιρείται το όφελος από την πραγματική χρήση του επίμαχου οχήματος από το επιστρεπτέο τίμημα αγοράς του, δεδομένου ότι η προστασία των δικαιωμάτων τα οποία εγγυάται η οδηγία 2007/46 δεν πρέπει να συνεπάγεται τον αδικαιολόγητο πλουτισμό (προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Rantos στην υπόθεση Mercedes-Benz Group [Ευθύνη των κατασκευαστών οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αναστολής], C-100/21, EU:C:2022:42061, σημεία 61 επ.).
- 44 Όμως, σύμφωνα με την εν προκειμένω υποστηριζόμενη γνώμη, τούτο δεν δύναται να τυγχάνει εφαρμογής οσάκις ο αγοραστής επιδιώκει την επιδίκαση μόνο της μικρής αποζημίωσης. Τούτο διότι στην εν λόγω περίπτωση το όχημα παραμένει στην κυριότητά του. Τη φθορά από τη χρήση υφίσταται ο ίδιος, καθώς η αξία του οχήματός του μειώνεται. Επομένως, σε καμία περίπτωση δεν καθίσταται πλουσιότερος λόγω της χρήσης του οχήματος. Ο συνυπολογισμός του οφέλους από τη χρήση στην περίπτωση της μικρής αποζημίωσης δεν πρέπει να οδηγεί σε μη προσήκοντα αποτελέσματα και, συνακόλουθα, να παραβιάζει την αρχή της αποτελεσματικότητας. Ο γενικός εισαγγελέας τονίζει ότι ο συνυπολογισμός δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα ο αγοραστής να μην λάβει τελικώς καμία αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη (σημείο 62). Όμως, σύμφωνα με τη μέθοδο συνυπολογισμού που προκρίνει το BGH, αυτό ακριβώς θα συνέβαινε στην περίπτωση που ο αγοραστής έχει ήδη κάνει εντατική χρήση του οχήματός του κατά τον χρόνο εκδόσεως της δικαστικής αποφάσεως.
- 45 Περαιτέρω, ο κατ' αποκοπή περιορισμός της διαφοράς της ζημίας κατά τη νομολογία του BGH σε ποσό που δεν υπερβαίνει το 15 % του τιμήματος φαίνεται αντίθετος προς το δίκαιο της Ένωσης, καθόσον αντιβαίνει στην αρχή της αποτελεσματικότητας για τον λόγο ότι η ελάχιστη αξία των οχημάτων συχνά, λόγω της τοποθετήσεως συστήματος αναστολής, υπερβαίνει το 15 % του τιμήματος. Όμως, το σχηματικό ανώτατο όριο του 15 % που καθορίζει το BGH δεν επιτρέπει στα εθνικά δικαστήρια να λαμβάνουν υπόψη την παράμετρο αυτή.

Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, σύμφωνα με τις επιταγές του BGH, ο αγοραστής μπορεί να ζητήσει μόνο την οικονομική αντιστάθμιση της ζημίας, υποχρεούται όμως να κρατήσει το όχημα. Αν, εντούτοις, η εν λόγω οικονομική αξίωση περιοριστεί κατόπιν στο 15 % του τιμήματος, το συμφέρον του αγοραστή του οχήματος για προσήκουσα αποζημίωση δεν φαίνεται να λαμβάνεται επαρκώς υπόψη.

- 46 Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο σκέλος του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος, το όφελος από τη χρήση, στον βαθμό που αυτό υπερβαίνει την αξία του οχήματος κατά τη σύναψη της συμβάσεως πώλησεως (τίμημα μετά από αφαίρεση του ποσού της αποζημίωσης), δεν πρέπει να συνυπολογιστεί στην προκειμένη διαδικασία. Η ένταση της χρήσης του οχήματος και η απομένουσα αξία είναι άνευ σημασίας.
- 47 Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο δεύτερο σκέλος του τρίτου ερωτήματος, στη δεύτερη και τέταρτη διαδικασία, στις οποίες το ποσό της αποζημίωσης επαφίεται στην κρίση του αιτούντος δικαστηρίου, μπορούν να επιδικαστούν ως αποζημίωση και ποσά που υπερβαίνουν το 15 % του τιμήματος. Στην περίπτωση αυτή, στην πρώτη διαδικασία, πέραν του αιτούμενου ποσού αποζημίωσης, το οποίο ανέρχεται στο 15 % του τιμήματος, ως περαιτέρω αποζημίωση θα μπορούσε να επιδικαστεί και το κόστος χρηματοδοτήσεως, δεδομένου ότι, κατά κανόνα, το κόστος αυτό αποκαθίσταται.