

Υπόθεση C-251/23

Συμπλήρωμα στην αίτηση προδικαστικής απόφασης

Ημερομηνία καταθέσεως:

14 Αυγούστου 2023

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Duisburg (Γερμανία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

21 Ιουλίου 2023

Ενάγων:

OB

Εναγομένη:

Mercedes-Benz Group AG

[παραλειπόμενα]

**LANDGERICHT DUISBURG
(ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ DUISBOURG, Γερμανία)**

ΔΙΑΤΑΞΗ *

Στην ένδικη διαφορά

του OB [παραλειπόμενα]

– ενάγοντος –

[παραλειπόμενα]

κατά

* ΣτΜ : Τα τέσσερα συμπληρώματα που υπέβαλε το Landgericht Duisburg (πρωτοδικείο Duisburg) στις αιτήσεις προδικαστικής απόφασης C-251/23, C-308/23, C-371/23 και C-478/23 με τις τέσσερις διατάξεις του της 21ης Ιουλίου 2023 είναι πανομοιότυπες επί της ουσίας.

Mercedes-Benz Group AG, πρώην Daimler AG, [παραλειπόμενα], Στουτγάρδη.

– εναγομένης –

[παραλειπόμενα] [σελ. 2 του πρωτοτύπου]

Το πρώτο τμήμα αστικών υποθέσεων του Landgericht Duisburg (πρωτοδικείου Duisburg [παραλειπόμενα]) εξέδωσε την 21η Ιουλίου 2023

την ακόλουθη διάταξη:

Συμπληρωματικά προς τη διάταξη της 5ης Απριλίου 2023, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο καλείται να απαντήσει επίσης στα ακόλουθα περαιτέρω ερωτήματα στο πλαίσιο της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως που υποβλήθηκε με τη διάταξη της 5ης Απριλίου 2023, άρθρο 267 ΣΛΕΕ:

6. Αποσκοπούν οι διατάξεις της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, ιδίως τα άρθρα 18, παράγραφος 1, και 3, σημείο 36, της εν λόγω οδηγίας, και στο να προστατεύσουν τον μεμονωμένο αγοραστή οχήματος ειδικά από το να προβεί στην αγορά οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία δεν θα είχε προβεί εάν γνώριζε ότι το όχημα δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης, επειδή σε αυτήν την περίπτωση δεν θα επιθυμούσε να το αγοράσει;
7. Πρέπει, ανεξαρτήτως της απαντήσεως στο προηγούμενο ερώτημα, σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε περίπτωση παραβάσεως εκ μέρους κατασκευαστή οχήματος των διατάξεων της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 ή των διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας που έχουν θεσπιστεί βάσει αυτών, ιδίως σε περίπτωση παραβάσεως εκ μέρους κατασκευαστή του οχήματος της απαγορεύσεως εκδόσεως ανακριβούς πιστοποιητικού συμμορφώσεως, ο κατασκευαστής να υποχρεούται πάντα, ή τουλάχιστον σε ορισμένες περιπτώσεις, να απαλλάξει πλήρως τον αγοραστή από τις συνέπειες της αγοράς η οποία βασίζεται στην εν λόγω παράβαση, οχήματος το οποίο δεν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και κατά συνέπεια, εφόσον ο αγοραστής το ζητήσει, ενδεχομένως έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του οχήματος και έναντι συνυπολογισμού της αξίας του οφέλους που τυχόν άντλησε ο αγοραστής από την αγορά του οχήματος- να του επιστρέψει τη δαπάνη για την αγορά του οχήματος; [σελ. 3 του πρωτοτύπου] Σε περίπτωση που αυτό ισχύει μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις: Σε ποιες περιπτώσεις ισχύει;

8. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο έβδομο ερώτημα ή καταφατικής απαντήσεως μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις: Συνάδει πάντα με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιορισμός της αξιώσεως αποζημιώσεως αγοραστή οχήματος το οποίο δεν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων του και/ ή τα χαρακτηριστικά του συστήματος ελέγχου των εκπομπών που διαθέτει, στο ποσό εκείνο κατά το οποίο ο αγοραστής πλήρωσε παραπάνω για την αγορά του οχήματος, λαμβανομένων υπόψη των συνδεόμενων με το μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κινδύνων, σε περίπτωση που ο κατασκευαστής απλώς εξέδωσε εξ αμελείας ανακριβές πιστοποιητικό συμμορφώσεως του οχήματος, από το οποίο προκύπτει συμμόρφωση προς όλες τις κανονιστικές πράξεις κατά τη στιγμή της παραγωγής του; Σε περίπτωση που αυτό δεν ισχύει πάντα: Σε ποιες περιπτώσεις δεν ισχύει;
9. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο όγδοο ερώτημα: Συνάδει πάντα με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιορισμός της αξιώσεως αποζημιώσεως αγοραστή οχήματος το οποίο δεν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων του και/ ή τα χαρακτηριστικά του συστήματος ελέγχου των εκπομπών που διαθέτει, στο ποσό εκείνο κατά το οποίο ο αγοραστής πλήρωσε παραπάνω για την αγορά του οχήματος, λαμβανομένων υπόψη των συνδεόμενων με το μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής κινδύνων, ωστόσο, σε ποσό που δεν υπερβαίνει το 15 % του τιμήματος, σε περίπτωση που ο κατασκευαστής απλώς εξέδωσε εξ αμελείας ανακριβές πιστοποιητικό συμμορφώσεως του οχήματος, από το οποίο προκύπτει συμμόρφωση προς όλες τις κανονιστικές πράξεις κατά τη στιγμή της παραγωγής του; Σε περίπτωση που αυτό δεν ισχύει πάντα: Σε ποιες περιπτώσεις δεν ισχύει; **[σελ. 4 του πρωτοτύπου]**

I.

Τα πραγματικά περιστατικά στα οποία βασίζεται η υπό κρίση ένδικη διαφορά προκύπτουν, στον βαθμό που έχουν σημασία στο πλαίσιο της αιτούμενης προδικαστικής αποφάσεως, από τη διάταξη του τμήματος της 5ης Απριλίου 2023 που αναφέρεται στο διατακτικό και κατά τα λοιπά από τον φάκελο της υποθέσεως 1 Ο 49/20 που έχει ήδη υποβληθεί στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (υπόθεση C-251/23).

II.

Αφορμή για τη συμπλήρωση των διατυπωθέντων στην αναφερθείσα διάταξη προδικαστικών ερωτημάτων το έκτο έως το ένατο ερώτημα, όπως αυτά διατυπώνονται στο διατακτικό αποτέλεσαν οι διαπιστώσεις του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία) στις

αποφάσεις του της 26ης Ιουνίου 2023 (υποθέσεις: Via ZR 335/21, Via ZR 533/21 και Via ZR 1031/22), οι οποίες εκδόθηκαν λαμβανομένης υπόψη της απόφασεως του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 21ης Μαρτίου 2023 (υπόθεση C-100/21).

1.

Το δικάζον τμήμα συνάγει, όπως προκύπτει από την ήδη αναφερθείσα διάταξή του της 5ης Απριλίου 2023, ότι η οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 θεσπίζει αναφορικά με όχημα για το οποίο πρέπει να εκδοθεί πιστοποιητικό συμμορφώσεως σύμφωνα με τα άρθρα 18, παράγραφος 1, και 3, σημείο 36, της οδηγίας αυτής, απαγόρευση εκδόσεως ανακριβούς πιστοποιητικού συμμορφώσεως -τούτο συνάδει και με την κρίση του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) (όπ.π., σκέψη 23) και συνάγει, περαιτέρω, από την προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 21ης Μαρτίου 2023 ότι η εν λόγω απαγόρευση αποσκοπεί και στην προστασία του μεμονωμένου αγοραστή οχήματος από την αγορά οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με αφορμή τις διαπιστώσεις του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) στις ανωτέρω τρεις αποφάσεις του που αναφέρονται στη σκέψη 1, τίθεται κατόπιν νέας ενδεδειγμένης εξετάσεως το ζήτημα αν οι διατάξεις της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [σελ. 5 του πρωτοτύπου] 5ης Σεπτεμβρίου 2007, ιδίως η απαγόρευση εκδόσεως ανακριβούς πιστοποιητικού συμμορφώσεως για όχημα, αποσκοπούν και στην προστασία του μεμονωμένου αγοραστή ειδικά από το να προβεί στην αγορά οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία δεν θα ήθελε να είχε προβεί αν γνώριζε τις πραγματικές περιστάσεις και συνεπώς ούτε θα είχε προβεί σε αυτήν, στην προστασία, επομένως, του δικαιώματός του στην οικονομική αυτοδιάθεση και ιδίως του συμφέροντός του να μην ενθαρρύνεται να αναλάβει μη ηθελημένη συμβατική υποχρέωση.

Σε αυτήν την περίπτωση, ο ενάγων μπορεί στην υπό κρίση διαφορά να προβάλλει αξίωση για επιστροφή του τιμήματος έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του οχήματος και κατόπιν αφαιρέσεως της αξίας του οφέλους που ο ίδιος άντλησε από τη χρήση του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB (Bürgerliches Gesetzbuch, αστικού κώδικα, στο εξής: BGB), σε συνδυασμό με το άρθρο 6, παράγραφος 1, της EG-FGV (EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung [κανονιστικής ρυθμίσεως περί εγκρίσεως EK των οχημάτων], στο εξής: EG-FGV) που εκδόθηκε βάσει της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, ή σε διαφορετική περίπτωση τούτο ισχύει μόνο αν, τουλάχιστον για την υπό κρίση περίπτωση δοθεί καταφατική απάντηση στο έβδομο ερώτημα, όπως αυτό διατυπώνεται στο διατακτικό, ή αν -κάτι που δεν ισχύει στην υπό κρίση περίπτωση σύμφωνα με την ισχύουσα κατάσταση- διαπιστωθεί ότι ο ενάγων υπέστη από την εναγομένη ζημία εκ προθέσεως αντίθετη προς τα χρηστά ήθη

(στην τελευταία περίπτωση, το Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο] κάνει δεκτή αντίστοιχη αξίωση, πρβλ. π.χ. Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], απόφαση της 25ης Μαΐου 2020, υπόθεση VI ZR 252/19).

Η αξίωση που προβάλλει ο ενάγων υφίσταται βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB, όταν ο μεμονωμένος αγοραστής οχήματος -εν προκειμένω, ο ενάγων- πρέπει μέσω των διατάξεων της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, και αντιστοίχως, μέσω και των εθνικών διατάξεων που θεσπίστηκαν βάσει της εν λόγω οδηγίας -εν προκειμένω, το άρθρο 6, παράγραφος 1, της EG-FGV- να προστατεύεται ειδικά από το να προβεί στην αγορά οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία δεν θα ήθελε να είχε προβεί αν γνώριζε τις πραγματικές περιστάσεις και αντιστοίχως ούτε θα είχε προβεί σε αυτήν, με άλλα λόγια, αν μέσω των διατάξεων της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, και αντιστοίχως, μέσω και των εθνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί βάσει αυτής πρέπει να προστατεύεται και η γενική ιδιωτική αυτονομία και, ως απόρροια αυτής, το δικαίωμα της οικονομικής αυτοδιαθέσεως του αγοραστή, εν προκειμένω, του ενάγοντος, επομένως το συμφέρον να μην [σελ. 6 του πρωτοτύπου] ενθαρρύνεται να αναλάβει μη ηθελημένη συμβατική υποχρέωση, και ειδικότερα κατά τρόπον ώστε η -ενδεχομένως ακόμη και εξ αμελείας- εκδότη ανακριβούς πιστοποιητικού συμμορφώσεως να οδηγεί σε αξίωση του αγοραστή, η οποία απορρέει από το δίκαιο σχετικά με τις επιπτώσεις της αδικοπραξίας και στρέφεται κατά του κατασκευαστή για επιστροφή της δαπάνης της αγοράς, ιδίως του τιμήματος που καταβλήθηκε στον πωλητή (πρβλ. ιδίως Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], απόφαση της 26ης Ιουνίου 2023, υπόθεση Via ZR 335/21, ιδίως σκέψεις 20 και 23). Πράγματι, στην περίπτωση αυτή, εμπίπτει, δηλαδή, η μη ηθελημένη ασύμφορη αγορά του οχήματος καθαυτή στο προστατευτικό πεδίο του νόμου που παραβιάστηκε, ήτοι, στο πεδίο εκείνου από το οποίο ο νόμος που παραβιάστηκε πρέπει να προστατεύσει τον αγοραστή. Τούτο συνιστά κατά το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο), προϋπόθεση για την αξίωσή του έναντι του κατασκευαστή του οχήματος να απαλλαγεί από τις συνέπειες της αγοράς του οχήματος υπό την έννοια ότι η εν λόγω αγορά μπορεί κατ' αποτέλεσμα να ακυρωθεί πλήρως για τον αγοραστή -εν προκειμένω τον ενάγοντα- σύμφωνα με το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB (πρβλ. ιδίως Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., ιδίως σκέψη 20).

Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) εξακολουθεί να μην αναγνωρίζει τέτοιον προστατευτικό σκοπό στις διατάξεις της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, και στις διατάξεις του γερμανικού δικαίου που θεσπίστηκαν βάσει αυτής (πρβλ. ιδίως Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], απόφαση της 26ης Ιουνίου 2023, υπόθεση Via ZR 335/21, σκέψεις 19 και 24 επ.). Εκτιμά ότι το προστατευόμενο από το δίκαιο της Ένωσης συμφέρον συνίσταται απλώς στο να μην υποστεί ο αγοραστής μέσω της συνάψεως συμβάσεως αγοράς οχήματος

περιουσιακή ζημία υπό την έννοια της θεωρίας της διαφοράς (Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., σκέψη 32) λόγω της παραβάσεως εκ μέρους του κατασκευαστή του οχήματος της ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί καυσαερίων. Ωστόσο, κατά το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο), η προστασία του δικαίου της Ένωσης δεν καλύπτει το συμφέρον του αγοραστή να αποδεσμευτεί από τη σύμβαση (Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., σκέψη 19).

Ως εκ τούτου, το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) δεν αναγνωρίζει στον αγοραστή οχήματος αξίωση επιστροφής της δαπάνης για την αγορά του οχήματος βάσει μόνο της παραβάσεως των διατάξεων της προαναφερθείσας οδηγίας, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6, 27, παράγραφος 1, της EG-FGV και του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB – ενδεχομένως έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του οχήματος και έναντι συνυπολογισμού της αξίας τυχόν οφέλους που αντλήθηκε από την αγορά του οχήματος- όπως ισχυρίζεται εν προκειμένω ο ενάγων [σελ. 7 του πρωτοτύπου] [παραλειπόμενα], αλλά μόνο αξίωση επιστροφής της ενδεχόμενης ζημίας ως προς τη διαφορά, η οποία πρέπει να διαπιστωθεί μέσω της συγκρίσεως μεταξύ της περιουσιακής καταστάσεως που δημιουργήθηκε συνεπεία του γεγονότος που θεμελιώνει την ευθύνη και της περιουσιακής καταστάσεως που θα υπήρχε αν δεν είχε μεσολαβήσει το εν λόγω γεγονός (πρβλ. ιδίως Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], απόφαση της 26ης Ιουνίου 2023, υπόθεση Via ZR 335/21, σκέψη 40).

Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) εκτιμά ότι ως ζημία που μπορεί να αποκατασταθεί βάσει αποκλειστικά και μόνο της παραβάσεως των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6, 27, παράγραφος 1, της EG-FGV και το άρθρο 823, παράγραφος 2, του BGB μπορεί να νοηθεί – μόνο– εκείνο το ποσό κατά το οποίο ο αγοραστής πλήρωσε παραπάνω για την αγορά του αντικειμένου της πωλήσεως, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων που συνδέονται με το μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής (Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., σκέψη 40), ενώ περιορίζει την εν λόγω αξίωση προς τα κάτω σε ποσοστό τουλάχιστον 5 % του τιμήματος και προς τα πάνω σε κατ' ανώτατο όριο 15 % του τιμήματος (Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., σκέψεις 73 και 75).

Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) επισημαίνει συναφώς ότι με την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 21ης Μαρτίου 2023 (υπόθεση C-100/21) διασαφηνίστηκε το νομικό καθεστώς του δικαίου της Ένωσης υπό την έννοια ότι το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν απαιτεί να περιέρχεται ο αγοραστής οχήματος εξοπλισμένου με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής στην ίδια κατάσταση στην οποία θα βρισκόταν αν δεν είχε συνάψει τη σύμβαση πωλήσεως, επομένως [δεν απαιτεί] να συμπεριλαμβάνεται το συμφέρον για την καταγγελία της συμβάσεως στο ουσιαστικό πεδίο προστασίας των άρθρων 6, παράγραφος 1, της EG-FGV (Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., σκέψη 23).

Ωστόσο, το δικάζον τμήμα δεν συνάγει από την προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 21ης Μαρτίου 2023 κάποια διαπίστωση αναφορικά με το αν οι διατάξεις της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, αποσκοπούν στην προστασία του μεμονωμένου αγοραστή ειδικά από το να προβεί στην αγορά οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία δεν θα ήθελε να είχε προβεί αν γνώριζε τις πραγματικές περιστάσεις και αντιστοίχως ούτε θα είχε προβεί σε αυτήν, επομένως, αν αποσκοπούν συναφώς στην προστασία της ελευθερίας βουλήσεώς του και για τον λόγο αυτόν απαιτούν, σε περίπτωση παραβάσεως εκ μέρους του κατασκευαστή των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας και των εθνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί βάσει αυτής, ιδίως σε περίπτωση παραβιάσεως της απαγορεύσεως εκδόσεως ανακριβούς πιστοποιητικού συμμορφώσεως, **[σελ. 8 του πρωτοτύπου]** να του παρέχεται αξίωση πλήρους απαλλαγής από τις συνέπειες της συμβάσεως που στηρίζεται στην εν λόγω παράβαση, επομένως, εφόσον το ζητήσει, να του επιστραφεί η δαπάνη της αγοράς του οχήματος έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας [του οχήματος] και έναντι συνυπολογισμού της αξίας τυχόν οφέλους που αντλήθηκε από την αγορά του οχήματος, όπως εν προκειμένω ζητεί ο ενάγων στην υπό κρίση διαφορά.

Για τον λόγο αυτόν, το δικάζον τμήμα εκτιμά ότι είναι αναγκαίο σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το επιπρόσθετο έκτο ερώτημα, όπως αυτό διατυπώνεται στο διατακτικό, καλώντας το Δικαστήριο να αποφανθεί επ' αυτού.

2.

Ανεξαρτήτως των ανωτέρω, το δικάζον τμήμα δεν αποκλείει επίσης ότι το δικαίο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως η αναφερόμενη στην απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 21ης Μαρτίου 2023 (C-100/21, σκέψη 93) αρχή της αποτελεσματικότητας, επιβάλλει να αναγνωρίζεται στον αγοραστή οχήματος -εν προκειμένω στον ενάγοντα- όταν έχει εκδοθεί πιστοποιητικό συμμορφώσεως από τον κατασκευαστή -εν προκειμένω την εναγομένη- με το οποίο βεβαιώνεται ανακριβώς η συμμόρφωση του οχήματος προς όλες τις νομικές πράξεις κατά τη στιγμή της παραγωγής του, αξίωση επιστροφής της δαπάνης για την αγορά του οχήματος έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας [του οχήματος] και έναντι συνυπολογισμού της αξίας του οφέλους που αντλήθηκε από το όχημα.

Αντιθέτως, σε μια τέτοια περίπτωση, μπορεί να εξεταστεί η ύπαρξη αξιώσεως μόνο για την επιστροφή του ποσού που συνιστά τη μείωση της περιουσίας του αγοραστή, στο πλαίσιο της οποίας όμως αυτός λαμβάνει μόνον ένα χρηματικό ποσό και πρέπει να κρατήσει το όχημα. Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) αναγνωρίζει στον αγοραστή, σε περίπτωση που ο κατασκευαστής δεν ενήργησε εκ προθέσεως και δεν τον ζημίωσε εκ προθέσεως και κατά τρόπο αντίθετο στα χρηστά ήθη ή δεν τον εξαπάτησε, μόνο μια τέτοια

αξίωση, την οποία εξάλλου περιορίζει ως προς το ύψος (αναλυτικά Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], ό.π.).

Το δικάζον τμήμα εκτιμά πάντως ότι είναι πιθανό το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της αρχής της αποτελεσματικότητας να απαιτεί, ακόμη και αν το προστατευόμενο από το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμφέρον συνίσταται απλώς και μόνο στο να μην υφίσταται ο αγοραστής περιουσιακή ζημία μέσω της συνάψεως συμβάσεως αγοράς οχήματος [σελ. 9 του πρωτοτύπου] λόγω της παραβάσεως εκ μέρους του κατασκευαστή του οχήματος των διατάξεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων, να παρέχεται στον αγοραστή αξίωση έναντι του κατασκευαστή να τον απαλλάξει πλήρως από την αγορά του οχήματος, ήτοι επομένως να του επιστρέψει τη δαπάνη για την αγορά του οχήματος, έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας [του οχήματος] και έναντι συνυπολογισμού της αξίας τυχόν οφέλους που αντλήθηκε από την αγορά του οχήματος. Το δικάζον τμήμα κρίνει ότι τούτο είναι ιδίως δυνατό αν οι διατάξεις της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 αποσκοπούν ιδίως και στην προστασία της ελευθερίας της βουλήσεως μεμονωμένου αγοραστή οχήματος υπό την έννοια που προεκτέθηκε στη σκέψη 1.

Αξίωση με τέτοιο περιεχόμενο είναι τελικά εύκολη στον προσδιορισμό και το ύψος της μπορεί μάλιστα κατά κανόνα να προσδιοριστεί με σχετική ακρίβεια χωρίς τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης· πρέπει μόνον να εκτιμηθεί η αναμενόμενη επίδοση στο πλαίσιο του υπολογισμού του αντισταθμίσιματος του οφέλους, κάτι που δεν εμφανίζει, όμως, ουσιώδεις δυσχέρειες.

Μια τέτοια αξίωση παρέχει στον αγοραστή του οχήματος ευρεία προστασία έναντι των μειονεκτημάτων της, διότι όλα τα μειονεκτήματά της αντισταθμίζονται.

Το δικάζον τμήμα δεν διαβλέπει τον απρόσφορο ή δυσανάλογο χαρακτήρα μιας «κυρώσεως» που ενυπάρχει σε μια τέτοια αξίωση αποζημιώσεως, διότι ο κατασκευαστής του οχήματος βαρύνεται μόνο με τα μειονεκτήματα του αγοραστή και λαμβάνει ως αντάλλαγμα το όφελος που άντλησε ο αγοραστής από την αγορά του οχήματος -είτε με την παράδοση και μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος, είτε με τον συνυπολογισμό της αξίας τυχόν οφέλους που αντλήθηκε. Μπορεί, στον βαθμό που είναι τεχνικώς εφικτό, να επαναφέρει το όχημα σε προσήκουσα κατάσταση και να το διαθέσει εκ νέου προς πώληση και με τον τρόπο αυτόν να μειώσει τη ζημία που υπέστη λόγω της παραβάσεως.

Αξίωση επιστροφής μόνο ως προς το ποσό της διαφοράς της περιουσίας που προέκυψε λόγω της οικονομικώς ασύμφορης αγοράς οχήματος το οποίο δεν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι, αντιθέτως, επιζήμια για τον αγοραστή. Τούτο ισχύει ιδίως στην περίπτωση που ως ζημία που μπορεί να αποκατασταθεί θεωρείται μόνον το ποσό κατά το οποίο ο αγοραστής πλήρωσε παραπάνω για την αγορά του οχήματος, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων που συνδέονται με το μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής

[σελ. 10 του πρωτοτύπου] (πρβλ. Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., σκέψη 40).

Ακόμη και αυτό το τελευταίο ποσό δεν είναι εύκολο να υπολογιστεί ποσοτικά, χωρίς τη διενέργεια δαπανηρής πραγματογνωμοσύνης, ιδίως σε περίπτωση που δεν είναι βέβαιο αν το όχημα θα αποσυρθεί μελλοντικά από την κυκλοφορία εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην πραγματικότητα σε κάθε περίπτωση όταν το ύψος της περιουσιακής διαφοράς αμφισβητείται. Αν, όπως έχει κρίνει και το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) (όπ.π., σκέψεις 42, τελευταία περίοδος, και 76), για τον υπολογισμό της διαφοράς της περιουσίας λαμβάνεται υπόψη μόνο το χρονικό σημείο της συνάψεως της συμβάσεως, υπάρχει πάντοτε αβεβαιότητα ως προς το αν -υπό το πρίσμα της ημερομηνίας αναφοράς που είναι κρίσιμη για την εκτίμηση της ζημίας- το όχημα θα αποσυρθεί μελλοντικά από την κυκλοφορία. Πάντως, τέτοια αβεβαιότητα μπορεί να εξακολουθεί να υφίσταται κατά την ημερομηνία της τελευταίας επ' ακροατηρίου συζητήσεως επί της ουσίας της υποθέσεως. Επομένως, μπορεί να έχει σημασία για τον υπολογισμό της ζημίας, ακόμη και αν για τον εν λόγω υπολογισμό ληφθεί υπόψη το χρονικό σημείο της τελευταίας επ' ακροατηρίου συζητήσεως επί της ουσίας της υποθέσεως, αντίθετα προς τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου).

Η εν λόγω προσέγγιση δημιουργεί αμφιβολίες μήπως καθιστά υπέρμετρα δυσχερή την προσήκουσα αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη αγοραστής οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης αναφορικά με τις εκπομπές καυσαερίων του και/ή το σύστημα ελέγχου των εκπομπών που διαθέτει, μέσω του περιορισμού κατά τρόπο που δεν συνάδει με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης της αξιώσεώς του έναντι του κατασκευαστή του οχήματος, ο οποίος παραβίασε τις διατάξεις της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, σε μία αξίωση επιστροφής μόνο ως προς το ποσό της μείωσης της περιουσίας του λόγω της αγοράς του οχήματος (βλ. απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, Mercedes-Benz Group (Ευθύνη των κατασκευαστών οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα αναστολής), C-100/21, EU:C:2023:229, σκέψη 93).

Υπό το πρίσμα αυτό, δεν υπάρχουν καθόλου στοιχεία για το πώς μια αξίωση αποζημιώσεως με τέτοιο περιεχόμενο μπορεί να υπολογιστεί ποσοτικά. Πράγματι, η διαφορά της περιουσίας δεν μπορεί να υπολογιστεί ποσοτικά κατά τρόπο αξιόπιστο, διότι δεν είναι σαφές πώς θα εξελιχθεί μελλοντικά η κατάσταση, δηλαδή πώς θα αντιδράσουν οι αρχές και ποιες τεχνικές δυνατότητες θα βρεθούν, ώστε τα μη επιτρεπόμενα κυκλώματα και συστήματα ελέγχου τα οποία εξακολουθούν ενδεχομένως (ακόμη) να υφίστανται, καθώς και οι ασύμφορες συνέπειες μιας τροποποιήσεως της ήδη υπάρχουσας διαμορφώσεως του συστήματος ελέγχου του οχήματος να εξαλειφθούν. Τούτο ισχύει ιδίως όταν, αντίστοιχα προς τις διαπιστώσεις του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Διοικητικού Δικαστηρίου) [σελ. 11 του πρωτοτύπου] (όπ.π., σκέψεις 42, τελευταία περίοδος, και 76), μόνον η σύγκριση της περιουσίας που αναφέρεται αποκλειστικά και μόνο

στο χρονικό σημείο της συνάψεως της συμβάσεως πρέπει να θεωρείται ως κρίσιμη για τον υπολογισμό της διαφοράς της περιουσίας, ομοίως όμως και όταν λαμβάνεται συναφώς υπόψη το χρονικό σημείο της τελευταίας επ' ακροατηρίου συζητήσεως επί της ουσίας της υποθέσεως, εφόσον η περαιτέρω εξέλιξη αναφορικά με το εκάστοτε όχημα δεν είναι ακόμη ξεκάθαρη, καθώς δεν είναι ακόμη σαφές αν θα διαταχθεί η απόσυρσή του από την κυκλοφορία ή αν θα καταστεί απαραίτητη η εφαρμογή κάποιων τεχνικών μέτρων –τα οποία ενδεχομένως συνδέονται με άλλα μειονεκτήματα. Αντίθετα προς αυτά που διαπιστώνει το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) (όπ.π., σκέψη 78) χωρίς περαιτέρω αιτιολόγηση, το ύψος της διαφοράς της περιουσίας δεν μπορεί να υπολογιστεί στην υπό κρίση υπόθεση χωρίς πραγματογνωμοσύνη και κάποιες αβεβαιότητες που θα μπορούσαν κατά το μάλλον ή ήττον να ξεπεραστούν μόνο μέσω της εκτιμήσεως της ζημίας, δεν μπορούν να αποφευχθούν ακόμη και μετά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης. Ο δικαστής που έχει επιληφθεί της υποθέσεως δεν διαθέτει πάντως –όπως ασφαλώς και οι περισσότεροι συνάδελφοί του- την εμπειρογνωσία, προκειμένου να εκτιμήσει έστω και στοιχειωδώς προσηκόντως μια «ζημία που προκύπτει από διαφορά» σύμφωνα με τα κριτήρια που έχει θέσει το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο), όπ.π., σκέψη 76. Δεν είναι τεχνικός, ούτε έχει εικόνα της πρακτικής που ακολουθούν οι εγκριτικές αρχές που είναι αρμόδιες για τα μηχανοκίνητα οχήματα, ως εκ τούτου δεν μπορεί εξ ιδίας εμπειρογνωσίας να εκτιμήσει έστω και στοιχειωδώς τα κριτήρια που το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο), όπ.π., σκέψη 76, έκρινε ως κρίσιμα, ήτοι τα μειονεκτήματα που συνδέονται με τη χρήση μη επιτρεπόμενου συστήματος αναστολής, ιδίως τον κίνδυνο αντιμετώπισεως διοικητικών διαταγών, την έκταση των πιθανών περιορισμών της λειτουργίας και την πιθανότητα εφαρμογής τέτοιων περιορισμών σε σχέση με τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως, και μάλιστα χωρίς να συνδέονται με το χρονικό σημείο της συνάψεως της συμβάσεως. Τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγο όταν τα τεχνικά πραγματικά περιστατικά στα οποία βασίζεται η εκτίμηση της ζημίας αμφισβητούνται. [παραλείπόμενα]

Ο μονομελής δικαστικός σχηματισμός και το τμήμα ως πολυμελής δικαστικός σχηματισμός δεν μπορούν να εκτιμήσουν ούτε τη βαρύτητα της συγκεκριμένης παραβάσεως που θεμελιώνει την ευθύνη και η οποία είναι κατά το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) (όπ.π., σκέψη 77), **[σελ. 12 του πρωτοτύπου]** κρίσιμη για τον υπολογισμό της αξιώσεως αποζημιώσεως υπό το πρίσμα του σκοπού του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης να τηρούνται ορισμένα όρια εκπομπών ελλείψει ιδίας εμπειρογνωσίας χωρίς τη σύμπραξη εμπειρογνομόνων. Πράγματι, το τμήμα δεν μπορεί ούτε μπορούσε να διαπιστώσει έστω και στοιχειωδώς ή ακόμη και να εκτιμήσει απλώς, χωρίς τη συμβουλή από εμπειρογνώμονες, η οποία είναι δαπανηρή και στηρίζεται σε μετρήσεις, ποιες τιμές εκπομπών εμφανίζει το όχημα λόγω της παραβάσεως και ποιες θα εμφάνιζε αν η εν λόγω παράβαση δεν είχε μεσολαβήσει.

Αυτό που καθιστά ακόμη δυσχερέστερη την κατάσταση είναι το γεγονός ότι οι επικαλούμενες συχνά από τους ενάγοντες δυσμενείς συνέπειες που επιφέρει η

τροποποίηση της ήδη υπάρχουσας διαμορφώσεως του συστήματος ελέγχου του οχήματος προς τον σκοπό της άρσεως της παρανομίας αμφισβητούνται κατά κανόνα από τους κατασκευαστές των οχημάτων –ο μονομελής δικαστικός σχηματισμός που έχει εν προκειμένω επιληφθεί της υποθέσεως δεν γνωρίζει καμία περίπτωση στην οποία ο κατασκευαστής να έχει παραδεχθεί τα μειονεκτήματα που συνεπάγεται η τροποποίηση της διαμορφώσεως του συστήματος ελέγχου του οχήματος προς τον σκοπό της άρσεως της παρανομίας του, τα οποία επικαλείται ο ενάγων–, επομένως, ακόμη και για να μπορέσουν αυτά να διαπιστωθούν και τα οποία πρέπει υποχρεωτικώς να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο του υπολογισμού της διαφοράς της περιουσίας, πρέπει ενδεχομένως να διενεργηθούν εξαιρετικά δαπανηρές πραγματογνωμοσύνες.

Αν ο ενάγων φέρει το βάρος αποδείξεως, πρέπει, σύμφωνα με το γερμανικό δικονομικό δίκαιο, η δαπάνη για τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης να προκαταβληθεί από τον ενάγοντα, κάτι που ενάγων ο οποίος δεν διαθέτει αντίστοιχη ασφάλιση νομικής προστασίας δεν θα είναι κατά κανόνα σε θέση να φέρει εύκολα σε πέρας. Ακόμη και αν ένας ενάγων που δεν διαθέτει ασφάλιση νομικής προστασίας θα ήταν σε θέση να προκαταβάλει τη δαπάνη για την απαιτούμενη πραγματογνωμοσύνη, δεν θα το πράξει, ενδεχομένως με την αιτιολογία ότι «δεν αξίζει τον κόπο», διότι η ενδεχόμενη πρόσθετη επιδιωκόμενη αποζημίωση δεν είναι τόσο μεγάλη, ώστε να αξίζει το ρίσκο της προκαταβολής της δαπάνης διενέργειας της πραγματογνωμοσύνης, η οποία ανέρχεται σε τουλάχιστον τετραμήσιο ποσό σε ευρώ, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων που ενέχει η διαδικασία (κίνδυνος εν όλω ή εν μέρει μη αποδείξεως). Τούτο ισχύει ιδίως υπό το πρίσμα της νομολογίας του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου), κατά την οποία, η πρόσθετη επιδιωκόμενη αποζημίωση ανέρχεται σε κάθε περίπτωση στο 15 % του τιμήματος (ανώτατο όριο) – 5 % του τιμήματος (κατώτατο όριο) = 10 % του τιμήματος. Υπάρχει ο φόβος μεγάλος αριθμός αγοραστών οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων και το σύστημα ελέγχου των εκπομπών να απέχει από τη διεκδίκηση της πλήρους αποκαταστάσεως της μειώσεως της περιουσίας που δικαιούται σύμφωνα με τις διαπιστώσεις του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου), αποκλειστικά και μόνον για λόγους κόστους ή να μην επιμείνει για την αναγκαία διεξαγωγή αποδείξεων, πράγμα που οδηγεί τελικά στο ίδιο αποτέλεσμα. **[σελ. 13 του πρωτοτύπου]**

Το πρόβλημα αυτό μπορεί εύκολα να αποφευχθεί μέσω του υπολογισμού της αξιώσεως του αγοραστή για επιστροφή της δαπάνης για την αγορά, με ενδεχόμενη αφαίρεση της αξίας του οφέλους που αντλήθηκε και ταυτόχρονη παράδοση του οχήματος.

Επιπλέον, σε περίπτωση που χορηγηθεί μόνον αξίωση επιστροφής μιας διαφοράς της περιουσίας, η οποία εκτιμάται μόνο ποσοτικά χωρίς να διαπιστωθεί επί της ουσίας κατά τρόπο αξιόπιστο, υφίσταται, κατά το δικάζον τμήμα, ο κίνδυνος να μη λάβει ο αγοραστής τελικά προσήκουσα αποζημίωση λόγω της ανεπαρκούς δυνατότητας διαπιστώσεως.

Αν ληφθεί υπόψη, όπως έχει κρίνει και το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο), το χρονικό σημείο της συνάψεως της συμβάσεως ως το κρίσιμο για τον υπολογισμό της μειώσεως της περιουσίας, μπορεί, σε ακραίες περιπτώσεις, ο αγοραστής να αποσύρει το όχημα από την κυκλοφορία εντός ενός μηνός από την αγορά του, αλλά να μην λάβει για τον λόγο αυτόν αποζημίωση που να ανέρχεται στο σχεδόν 100 % του τιμήματος, αλλά μόνο μια σημαντικά μικρότερη αποζημίωση, σύμφωνα με τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) όπ.π., όχι μεγαλύτερη του 15 % του τιμήματος. Ακόμη και λιγότερο ακραίες περιπτώσεις «εσφαλμένης εκτιμήσεως» είναι άνευ ετέρου νοητές και επίφοβες, με συνέπεια να μην λάβει ο αγοραστής επί της ουσίας καμία πράγματι προσήκουσα αποζημίωση.

Ακόμη και αν ληφθεί υπόψη το χρονικό σημείο της τελευταίας επ' ακροατηρίου συζητήσεως της ουσίας της υποθέσεως, μπορεί να υπάρξει ανεπαρκής αντιστάθμιση -ακόμη και αν δεν είναι τόσο ακραία όπως στο προαναφερθέν παράδειγμα. Και τούτο διότι ακόμη και έναν μήνα μετά από την τελευταία επ' ακροατηρίου συζήτηση επί της ουσίας της υποθέσεως, ο αγοραστής μπορεί να υποχρεωθεί να αποσύρει το όχημα από την κυκλοφορία, με αποτέλεσμα η μείωση της περιουσίας την οποία υφίσταται να είναι μεγαλύτερη από την εκτιμηθείσα κατά το χρονικό σημείο της τελευταίας επ' ακροατηρίου συζητήσεως· τούτο ισχύει ιδίως όταν η αποζημίωση πρέπει να περιοριστεί στο 15 % του τιμήματος. Συναφώς, σχεδόν απεριόριστες περιπτώσεις εσφαλμένης εκτιμήσεως που συνεπάγονται μη προσήκουσα αποζημίωση του αγοραστή του οχήματος είναι νοητές και επίφοβες.

Όπως ήδη προκύπτει από τα προεκτεθέντα, οι εκτιμήσεις του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) αναφορικά με το ανώτατο όριο της εκτιμώμενης ζημίας, η οποία πρέπει να ανέρχεται στο 15 % του τιμήματος, εγείρουν αμφιβολίες στο δικάζον τμήμα. Το δικάζον τμήμα εκτιμά ότι είναι πιθανό να καθίσταται αδύνατη η προσήκουσα αποκατάσταση της ζημίας ορισμένων εκ των αγοραστών οχημάτων που παραβιάζουν τις διατάξεις περί καυσαερίων του ευρωπαϊκού δικαίου, εφόσον υφίσταται τέτοιος περιορισμός [σελ. 14 του πρωτοτύπου] της αξιώσεως αποζημιώσεως που αντιβαίνει στις επιταγές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διότι η ζημία τους είναι στην πραγματικότητα μεγαλύτερη από το 15 % του τιμήματος. Το δικάζον τμήμα δεν διαβλέπει για ποιον λόγο η διαφορά της περιουσίας πρέπει υποχρεωτικά να περιορίζεται σε αυτό το ποσοστό του τιμήματος (Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., σκέψεις 73 και 75).

Για τους προεκτεθέντες λόγους, το δικάζον τμήμα κρίνει ότι είναι τουλάχιστον πιθανό -ανεξαρτήτως της υπάρξεως ανώτατου ορίου του ποσού που μπορεί να επιστραφεί, το οποίο ανέρχεται στο 15 % του τιμήματος- να καθίσταται αδύνατη η προσήκουσα αποκατάσταση της ζημίας ορισμένων εκ των αγοραστών οχημάτων που παραβιάζουν τις διατάξεις περί καυσαερίων του ευρωπαϊκού δικαίου κατά τρόπο που αντιβαίνει στις επιταγές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον η αξίωση αποζημιώσεως περιορίζεται σε εκείνο το ποσό κατά το οποίο ο αγοραστής πλήρωσε παραπάνω για την αγορά του οχήματος,

λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων που συνδέονται με το μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής (πρβλ. Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., σκέψη 40), διότι η ζημία του είναι στην πραγματικότητα μεγαλύτερη από το ποσό αυτό.

Ο κίνδυνος ενδεχόμενης ανεπαρκούς αντισταθμίσεως που απορρέει από τις διαπιστώσεις αυτές θα μπορούσε εύκολα να αποφευχθεί, με το να γίνεται υπολογισμός της αξιώσεως αποζημιώσεως του αγοραστή κατά του κατασκευαστή οχήματος που δεν πληροί τις νόμιμες επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον το ζητήσει ο αγοραστής, για επιστροφή της δαπάνης για την αγορά του εν λόγω οχήματος - έναντι της ταυτόχρονης παραδόσεως και μεταβιβάσεως της κυριότητας του οχήματος και έναντι συνυπολογισμού της αξίας του τυχόν οφέλους που αντλήθηκε από την αγορά του οχήματος.

Κατόπιν των ανωτέρω, το δικάζον τμήμα διατηρεί αμφιβολίες για το αν ο περιορισμός της αξιώσεως αποζημιώσεως του αγοραστή οχήματος που δεν συμμορφώνεται με τις επιταγές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έναντι του κατασκευαστή του, ο οποίος παραβίασε τις διατάξεις της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, σε αξίωση επιστροφής μιας διαφοράς της περιουσίας που υπολογίζεται ποσοτικά, συνάδει προς τις επιταγές του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως όταν η προς αποκατάσταση διαφορά περιορίζεται ακόμη περισσότερο ως προς το ανώτατο όριο της μέσω του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) στην ως άνω απόφασή του της 26ης Ιουνίου 2023, η οποία αναφέρεται επανειλημμένως (υπόθεση Via ZR 335/21). Επ' αυτού όμως, πρέπει να αποφανθεί το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι το δικάζον τμήμα, άρθρο 267 ΣΛΕΕ. [σελ. 15 του πρωτοτύπου]

Επίσης, το κατά πόσον η προστασία του καταναλωτή κατά το ευρωπαϊκό δίκαιο - ο ενάγων είναι, όπως προκύπτει από την ισχύουσα κατάσταση, καταναλωτής-απαγορεύει τον περιορισμό των αξιώσεων αγοραστή οχήματος που δεν πληροί τις απαιτήσεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε μια αξίωση επιστροφής της διαφοράς της περιουσίας που προκύπτει από την ασύμφορη αυτή αγορά, δεν μπορεί ομοίως να κριθεί από το δικάζον τμήμα στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του, άρθρο 267 ΣΛΕΕ.

3.

Για τον λόγο αυτόν, η υπόθεση πρέπει να παραπεμφθεί στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ προκειμένου να αποφανθεί αυτό επί του έκτου έως του ένατου ερωτήματος, όπως αυτά διατυπώνονται στο διατακτικό.

Πράγματι, η απάντηση στα εν λόγω ερωτήματα είναι καθοριστική για την περαιτέρω εξέταση και επίλυση της υπό κρίση διαφοράς. Ο ενάγων ζητεί επιστροφή του τιμήματος έναντι συνυπολογισμού του οφέλους, το οποίο δεν θα μπορούσε να του αναγνωριστεί βάσει του άρθρου 823, παράγραφος 2, του BGB,

σύμφωνα με τον τρόπο που το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) ερμηνεύει το περιεχόμενο του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μόνο σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στην περίπτωση του σε τουλάχιστον σε ένα από τα έκτο και έβδομο ερωτήματα, όπως αυτά διατυπώνονται στο διατακτικό, πρέπει να επιδικαστεί στον ενάγοντα αυτό που ζητεί, ενώ σε διαφορετική περίπτωση δεν μπορεί να του επιδικαστεί το αιτηθέν. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο όγδοο και στο ένατο ερώτημα, στην περίπτωση του, μειώνεται ακόμη περισσότερο η αξίωση που πρέπει να του επιδικαστεί σύμφωνα με τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου). Πράγματι, πάντως, σύμφωνα με την ισχύουσα κατάσταση, δεν υπάρχουν στοιχεία από τα οποία να προκύπτει εκ προθέσεως παράβαση εκ μέρους της εναγομένης, λαμβανομένων υπόψη των ισχυρισμών της που γνωστοποιήθηκαν με την απόφαση του τμήματος της 5ης Απριλίου 2023, και των αντίθετων αποτελεσμάτων που γνωστοποιήθηκαν με την επίδικη απόφαση, των επίμαχων εν προκειμένω συστημάτων αναστολής στους διάφορους τρόπους εκπομπής του οχήματος. **[σελ. 16 του πρωτοτύπου]**

[υπογραφή]