



Wirtschaftsverband
der Rechtsanwälte

Sitz der Gesellschaft

Wirtschaftsverband der
Rechtsanwälte (WVR) e.V.
Märkisches Ufer 38/40
10179 Berlin

E-Mail

info@wirtschaftsverband-der-
rechtsanwaelte.de

Internet

www.wirtschaftsverband-der-
rechtsanwaelte.de

Vorstand

Dr. Florian Gaibler
(Vorstandssprecher),
Christina Oberdorfer
(Stellv. Vorstandssprecherin)
Philipp Caba
(Stellv. Vorstandssprecher)

Bankverbindung

Stadtsparkasse Augsburg
DE77 7205 0000 0252 5194 83
AUGSDE77XXX

**Εμπειρική έρευνα
για την υλοποίηση του
Απόφαση του ΔΕΚ της 21ης
Μαρτίου 2023,
Rs. C-100/21 στη γερμανική
Αστική δικαιοσύνη έως τις 31 Μαΐου 2025
(Σκάνδαλο εκπομπών ντίζελ)**

Βερολίνο, 13 Ιουνίου 2025

A. Εισαγωγή

Η Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V., εξέτασε τα οικονομικά αποτελέσματα της γερμανικής δικαιοδοσίας για τους ενάγοντες στην υπόθεση **ντίζελ** υπό το πρίσμα της εφαρμογής της απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου (ΔΕΚ) της 21ης Μαρτίου 2023 (C-100/21 σκάνδαλο εκπομπών ρύπων) και πραγματοποίησε έρευνα των στοιχείων μεμονωμένων μελών από συνολικά 2.524 δικαστικές διαδικασίες κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως την 31η Μαΐου 2025.

Η Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. είναι μια ένωση 13 δικηγορικών γραφείων που δραστηριοποιούνται σήμερα, μεταξύ άλλων, στο πλευρό των αγοραστών οχημάτων που έχουν πληγεί από το σκάνδαλο των εκπομπών ρύπων και συνεργάζονται στους τομείς της νομικής προστασίας και της δικαστικής διαδικασίας, προκειμένου να δημιουργήσουν ένα αντίβαρο στους οικονομικά και διαρθρωτικά ανώτερους αντιπάλους της δικαστικής διαδικασίας και στους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους τους, προς το συμφέρον της ισότητας των όπλων.

Το αποτέλεσμα είναι η **"Εμπειρική νομική έρευνα της γερμανικής νομολογίας σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης του ΔΕΚ της 21ης Μαρτίου 2023, C-100/21 (σκάνδαλο εκπομπών ντίζελ)"** που δημοσιεύθηκε στις 13 Ιουνίου 2025. Οι εμπειρικές έρευνες συνοδεύονται από παραπομπή ανά περίπτωση **που επισυνάπτεται ως παράρτημα**, καθώς και από σχόλια της Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. σχετικά με το ιστορικό πλαίσιο της εθνικής νομολογίας και μια νομική κατηγοριοποίηση:

Πίνακας περιεχομένων

A. Εισαγωγή	2
B. Συλλογή εμπειρικών νομικών δεδομένων για την εφαρμογή του ΔΕΚ, C-100/21 από τα εθνικά δικαστήρια	3
I. Προϊστορία	3
II. Αντικείμενο της έρευνας	4
III. Εμπειρική αξιολόγηση του WVR	5
a. Κυρίαρχη ήττα και στις δύο περιπτώσεις	5
b. Αναπόφευκτο σφάλμα απαγόρευσης	6
(1) Εξηγήσεις	6
(2) Εμπειρική αξιολόγηση	7
(3) Νομική κατηγοριοποίηση	8
c. Οικονομική αποτυχία με ένα σύστημα	9
(1) Περιορισμός της απαίτησης αποζημίωσης στο 15% της τιμής αγοράς	10
(a) Εξηγήσεις	10
(b) Εμπειρική αξιολόγηση	10
(c) Νομική κατηγοριοποίηση	11
(2) Διπλή εξίσωση των παροχών	11
(a) Εξηγήσεις	11
(b) Εμπειρική αξιολόγηση	11
(c) Νομική κατηγοριοποίηση	13
(3) Η κατανομή των δικαστικών εξόδων	15
(a) Εξηγήσεις	15
(b) Εμπειρική αξιολόγηση	16
(c) Νομική κατηγοριοποίηση	19
d. Αποτέλεσμα της αξιολόγησης	20
IV. Συμπέρασμα	20

B. Εμπειρική αξιολόγηση της γερμανικής νομολογίας σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης του ΔΕΚ της 21ης Μαρτίου 2023, υπόθεση C-100/21

I. Προηγούμενη ιστορία

Στις αρχές του 2023, πολλές δεκάδες χιλιάδες ατομικές αγωγές κατά κατασκευαστών αυτοκινήτων εκκρεμούσαν ενώπιον των γερμανικών πολιτικών δικαστηρίων. Ταυτόχρονα, η Deutsche Umwelthilfe e.V. είχε ήδη κινηθεί νομικά κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας (Ομοσπονδιακή Αρχή Μηχανοκίνητων Μεταφορών) σε πολυάριθμες διοικητικές δικαστικές διαδικασίες ενώπιον του Διοικητικού Δικαστηρίου και του Ανώτατου Διοικητικού Δικαστηρίου του Σλέσβιχ βάσει των ειδοποιήσεων που εκδόθηκαν για ενημερώσεις λογισμικού και εγκρίσεις τύπου, ενώ οι ποινικές έρευνες κατά μιας ολόκληρης σειράς υψηλόβαθμων μηχανικών, διευθυντών και μελών του διοικητικού συμβουλίου που διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στη χειραγώγηση των εκπομπών ρύπων προχωρούσαν με αργούς ρυθμούς.

Στην απόφασή του της 21ης Μαρτίου 2023, υπόθεση C-100/21, το ΔΕΚ έκρινε τελικά ότι η γνώμη του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου (BGH) ήταν ασυμβίβαστη με την πραγματική κατάσταση βάσει του δικαίου της ΕΕ. Μέχρι τέλους, το BGH είχε την άποψη ότι μια αξίωση αποζημίωσης βάσει του άρθρου 823 παράγραφος 2 BGB σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 λόγω έλλειψης ποιότητας προστατευτικού δικαίου ήταν τόσο προφανώς αποκλεισμένη, ώστε απέρριψε κάθε παραπομπή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, επικαλούμενο τη νομολογία του Δικαστηρίου "acte clair".

Με την απόφασή του της 26ης Ιουνίου 2023, υπόθεση VIa ZR 335/21, το BGH αναγκάστηκε να εγκαταλείψει την προηγούμενη νομική του γνώμη ως απάντηση στην απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Επιβεβαίωσε ότι τα σχετικά πρότυπα του δικαίου της ΕΕ είναι "προστατευτικοί νόμοι" που εξυπηρετούν τον αγοραστή του οχήματος κατά την έννοια του άρθρου 823 παράγραφος 2 του BGB. Ωστόσο, το BGH διατήρησε το αποτέλεσμα της αρχικής του νομικής γνωμοδότησης, το οποίο ήταν αντίθετο προς το δίκαιο της ΕΕ, με άλλον τρόπο: πρώτον, παρέχοντας στους κατασκευαστές τη δυνατότητα απαλλαγής μέσω της νομικής έννοιας του λεγόμενου αναπόφευκτου σφάλματος απαγόρευσης, εάν ένας κατασκευαστής οχήματος μπορούσε να υποθέσει ότι μια παράνομη συσκευή απενεργοποίησης δεν θα επικριθεί από την Ομοσπονδιακή Αρχή Μηχανοκίνητων Μεταφορών, γεγονός που θα απέκλειε μια αξίωση επί της ουσίας. Από την άλλη πλευρά, υπονομεύτηκε η γενικά ισχύουσα αρχή της πλήρους επανόρθωσης από την πλευρά των έννομων συνεπειών και έτσι υπονομεύτηκε το *effet utile*.¹

Μέσω της νομολογίας του σχετικά με το ανώτατο όριο των απαιτήσεων στο 5% έως 15%, την εξίσωση των παροχών για τη χρήση μηχανοκίνητου οχήματος και την κατανομή των διαδικαστικών εξόδων, εξασφάλισε ότι, μολονότι οι διαδικασίες μπορούν πλέον να κερδηθούν νομικά επί της ουσίας, το οικονομικό αποτέλεσμα για τους ενάγοντες σε όλες σχεδόν τις διαδικασίες που εκκρεμούσαν κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασής του οδηγεί σε σημαντική ζημία για τους ενάγοντες αντί για ένα οικονομικά θετικό αποτέλεσμα και είναι διαρθρωτικά αναποτελεσματικό.

¹ Βλ. ΔΕΚ, απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 1991, C-6/90 - Francovich, παράγραφος 31 κ.ε.

Από τότε που αποκαλύφθηκε η χειραγώγηση των εκπομπών ρύπων της Volkswagen AG το 2015, οι διαδικασίες για το ντίζελ σε εκατοντάδες χιλιάδες ατομικές υποθέσεις έχουν προκαλέσει το γερμανικό σύστημα αστικής δικαιοσύνης. Η νομική επεξεργασία αυτού του συμπλέγματος στο αστικό, το ποινικό και το διοικητικό δίκαιο δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί. Πιο πρόσφατα, στις 26 Μαΐου 2020, το περιφερειακό δικαστήριο του Braunschweig καταδίκασε τέσσερα πρώην στελέχη της Volkswagen σε πολυετή φυλάκιση μετά από 170 ημέρες ακροαματικής διαδικασίας.² Όταν πρόκειται για νομικά ζητήματα που αφορούν πολυάριθμες μεμονωμένες υποθέσεις ή έναν ολόκληρο κλάδο, ο φόβος των αποφάσεων-ορόσημων στο παρελθόν ώθησε τακτικά οικονομικά ισχυρούς διαδίκους να αποτρέψουν την παραπομπή στο Δικαστήριο από εθνικό δικαστήριο ή, αν αυτό δεν ήταν δυνατό, να αποτρέψουν την έκδοση απόφασης από το Δικαστήριο. **Το 2024 και το 2025, η Volkswagen AG και η Mercedes Benz Group AG απέσυραν μόνες τους τις γνωστές εδώ διαδικασίες C-251/23, C-308/23, C-592/23, C-667/23, C-668/23, C-751/24 από το Δικαστήριο, καταβάλλοντας υπέρογκες αποζημιώσεις στους ενάγοντες, σε ορισμένες περιπτώσεις υπό αυστηρότατες υποχρεώσεις εμπιστευτικότητας.** Με την αίτηση προδικαστικής απόφασης του περιφερειακού δικαστηρίου του Ράβενσμπουργκ με ημερομηνία 27 Οκτωβρίου 2023 (υπόθεση C-666/23), το Δικαστήριο θα κληθεί πλέον εκ νέου το 2025 να αποφανθεί σχετικά με την ερμηνεία του δικαίου της ΕΕ στην περίπτωση των πετρελαιοκίνητων οχημάτων με παράνομες συσκευές αντεκμετάλλευσης. Με τον τρόπο αυτό, το Δικαστήριο θα έχει την ευκαιρία να αναπτύξει περαιτέρω την προηγούμενη νομολογία του (πιο πρόσφατα την υπόθεση C-100/21).

Η υποψία για καρτέλ των γερμανικών αυτοκινητοβιομηχανιών με σκοπό την ανατροπή μιας νέας απόφασης του ΔΕΚ αποτελεί ήδη αντικείμενο καταγγελίας για τον ανταγωνισμό που υπέβαλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ο αυστριακός δικηγόρος Mag. Poduschka, ο οποίος εκπροσωπεί πολυάριθμους θιγόμενους ιδιοκτήτες οχημάτων.³

II. Αντικείμενο της έρευνας

Η παρούσα συλλογή εμπειρικών δεδομένων επικεντρώνεται στις αποφάσεις και το σκεπτικό των γερμανικών πολιτικών δικαστηρίων μετά την απόφαση του ΔΕΚ της 21ης Μαρτίου 2023 και του BGH της 26ης Ιουνίου 2023 όσον αφορά

1. τη νομική έννοια του λεγόμενου αναπόφευκτου σφάλματος απαγόρευσης,
2. το οικονομικό αποτέλεσμα των αγωγών για τους ενάγοντες με
 - a. τον περιορισμό της απαίτησης αποζημίωσης στο 15% της τιμής αγοράς,
 - b. τη διπλή εξίσωση των παροχών μέσω της αποζημίωσης για τη χρήση,
 - c. την κατανομή των δικαστικών εξόδων εις βάρος των εναγόντων

Αναλύθηκε η νομολογία των γερμανικών αστικών δικαστηρίων στις λεγόμενες υποθέσεις ντίζελ για παραβάσεις του περιβαλλοντικού δικαίου της Ένωσης κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1, του άρθρου 26 παράγραφος 1 και του άρθρου 46 της οδηγίας 2007/46/EK σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

² βλ. περιφερειακό δικαστήριο του Braunschweig, απόφαση της 26ης Μαΐου 2020, αρ. αναφοράς: 6 KLS 411 Js 49032/15 (23/19) <https://www.lto.de/recht/kanzleien-unternehmen/k/dieselskandal-straftprozess-lg-braunschweig-manager-vw-6kls-411-js-49032/15-2319>

³ βλ. <https://poduschka.com/brisanter-kartellverdacht-im-abgasskandal/>

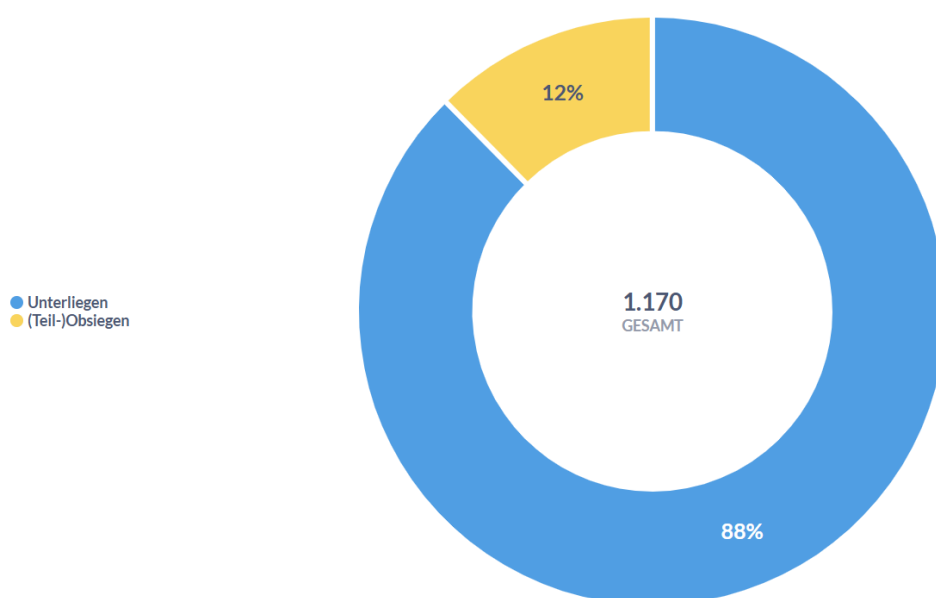
Αναλύθηκαν συνολικά **2.524 δικαστικές αποφάσεις** σε υποθέσεις ντίζελ. Οι αποφάσεις αυτές εμπίπτουν όλες στη λεγόμενη **περίοδο αξιολόγησης από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως τις 31 Μαΐου 2025**. Εξετάστηκαν **1.170 δικαστικές αποφάσεις** γερμανικών τοπικών και περιφερειακών δικαστηρίων **σε πρώτο βαθμό**, καθώς και **1.354 εφετειακές αποφάσεις** περιφερειακών δικαστηρίων και κυρίως ανώτερων περιφερειακών δικαστηρίων. Αντικείμενο της διαφοράς σε όλες τις περιπτώσεις ήταν η αποζημίωση βάσει του αστικού δικαίου για τη ζημία που πράγματι υπέστη ο αγοραστής οχήματος που ήταν εξοπλισμένο με μη εγκεκριμένη συσκευή αντεκμετάλλευσης κατά την έννοια του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 715/2007.⁴

III. Εμπειρική αξιολόγηση του WVR

a. Κυρίαρχη ήττα και στις δύο περιπτώσεις

Κατά την υπό εξέταση περίοδο, τα πρωτοβάθμια δικαστήρια απέρριψαν πλήρως τις αγωγές των εναγόντων σε **1.025** από τις **1.170** διαδικασίες που αναλύθηκαν. Αυτό αντιστοιχεί σε ποσοστό **88%** των αναλυθεισών πρωτοβάθμιων αποφάσεων.

10

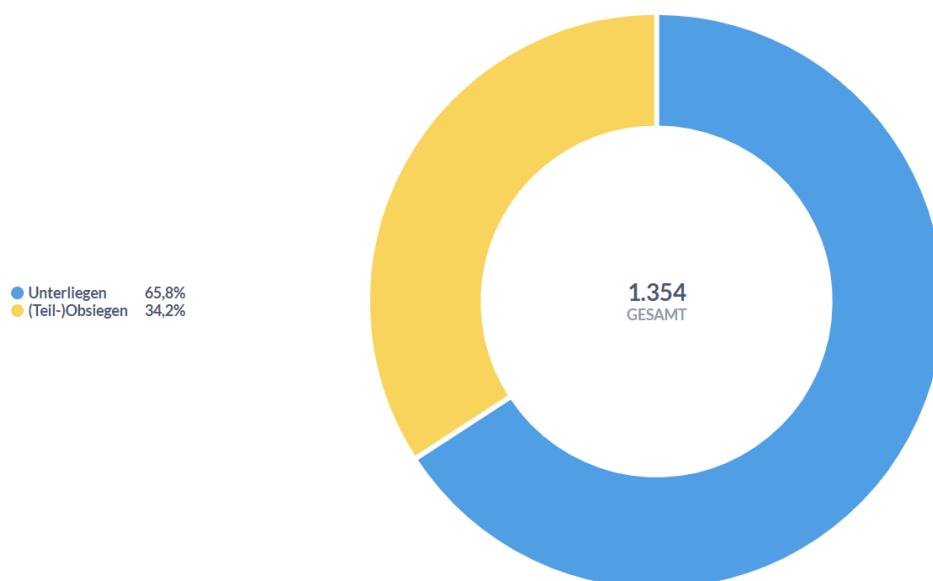


Σχήμα 1: Αναλογία πλήρων ηττών και μερικών νικών σε πρώτο βαθμό

Οι αποφάσεις στο δευτεροβάθμιο δικαστήριο δεν ήταν σημαντικά ευνοϊκότερες για τους ενάγοντες κατά την υπό εξέταση περίοδο. Ωστόσο, οι αξιώσεις των αγοραστών ντίζελ απορρίφθηκαν επίσης πλήρως σε **891** από τις **1.354** διαδικασίες προσφυγής που αναλύθηκαν. Αυτό αντιστοιχεί σε ποσοστό απόρριψης **66%** των αποφάσεων του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου. Σε **463** περιπτώσεις (**34%**) των αποφάσεων που αναλύθηκαν, το εφετείο επιδίκασε στους ενάγοντες τουλάχιστον μερική αποζημίωση.

11

⁴ βλέπε **παράρτημα** της παρούσας μελέτης περίπτωσης με ημερομηνία 31 Μαΐου 2025 ως PDF: Αποτελέσματα έρευνας και μελέτη περίπτωσης



Σχήμα 2: Αναλογία πλήρους ήττας προς μερική νίκη στο δευτεροβάθμιο δικαστήριο

Έτσι, σε συνολικά **1.916 από τις 2.524 (76%)** δικαστικές αποφάσεις που αναλύθηκαν σε αμφότερες τις περιπτώσεις, στις οποίες ασκήθηκε αγωγή κατά του εναγόμενου κατασκευαστή οχημάτων λόγω παράβασης του δικαίου της Ένωσης κατά το άρθρο 18 παράγραφος 1, το άρθρο 26 παράγραφος 1 και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, οι ενάγοντες που υπέστησαν ζημία δεν επιδικάστηκαν καθόλου αποζημίωση.

Στις υπόλοιπες **608 (24%)** αποφάσεις, το δικαστήριο επιδίκασε στους ενάγοντες αποζημίωση. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι σε όλες αυτές τις υποθέσεις, επιδικάστηκε στους ενάγοντες αναλογικό μερίδιο των διαδικαστικών εξόδων, το οποίο είτε υπερέβαινε την αξίωση αποζημίωσης, είτε τη μηδένιζε είτε τη μείωνε τόσο σημαντικά ώστε η αξίωση αποζημίωσης να περιθωριοποιείται τελικά.

b. Αναπόφευκτο σφάλμα απαγόρευσης

(1) Εξηγήσεις

Με την απόφασή του της 26ης Ιουνίου 2023, το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο άνοιξε τη δυνατότητα απαλλαγής, η οποία αποσκοπεί στην απαλλαγή του κατασκευαστή οχήματος από την ευθύνη για μια εξελιγμένη συσκευή αντεπιτροπής, εάν πίστευε μόνο αρκετά σταθερά ότι η συσκευή αντεπιτροπής του ήταν εγκριτέα, ανεξάρτητα από το εάν είχε πράγματι εγκριθεί (το λεγόμενο "αναπόφευκτο σφάλμα απαγόρευσης"). Πολλά εθνικά εξειδικευμένα δικαστήρια εξακολουθούν να κάνουν υπερβολική χρήση αυτού του τύπου εξαίρεσης της ευθύνης (υπέρ του μέρους που προκάλεσε τη ζημία με πλάνη).

Αυτό μπορεί να καταδειχθεί με σαφήνεια χρησιμοποιώντας τα ακόλουθα παραδείγματα:

- 1) OLG Brandenburg, διάταξη κατά την έννοια του άρθρου 522 παράγραφος 2 ZPO της 22ας Φεβρουαρίου 2024, Ref. 11 U 291/23:

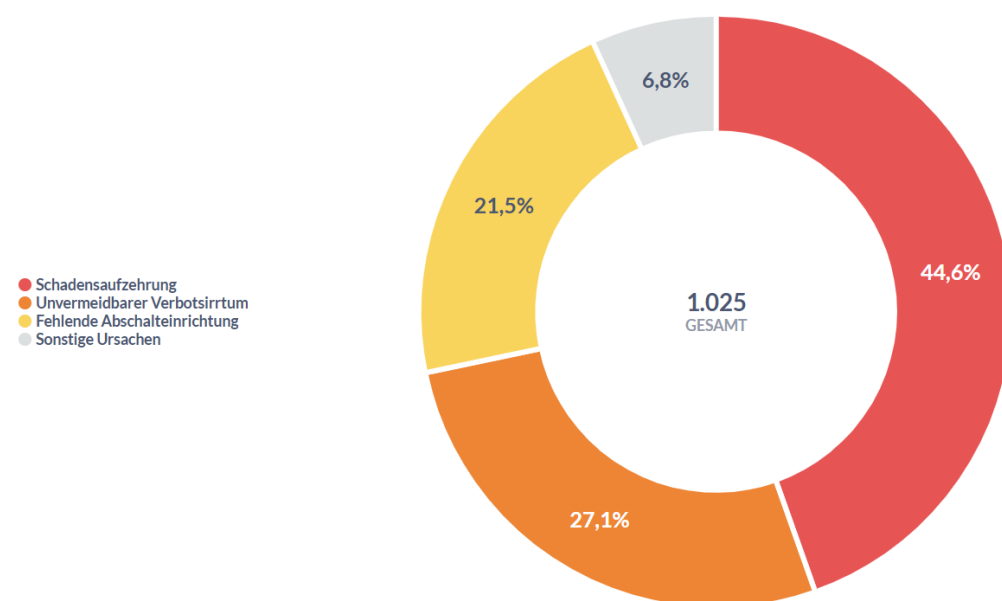
"Εάν, ειδικότερα, η ΚΒΑ ως αρμόδια αρχή έγκρισης τύπου θεωρεί η ίδια το επιτρεπτό του "θερμικού παραθύρου" μετά από δική της εξέταση, δεν μπορεί να ζητηθεί από την καθής να προβεί σε διαφορετική εκτίμηση. Αντιθέτως, σε μια τέτοια περίπτωση υπάρχει αναπόφευκτο σφάλμα απαγόρευσης".

- 2) OLG Στουτγάρδης, διάταξη κατά την έννοια του άρθρου 522 παράγραφος 2 ΖΡΟ της 13ης Μαΐου 2024, 16a U 2293/21:

"Η αναστολή της διαδικασίας σύμφωνα με το άρθρο 148 ΖΡΟ αποκλείεται. (...) Το ίδιο ισχύει και για το ερώτημα αν ένα αναπόφευκτο σφάλμα απαγόρευσης αναιρεί την κατηγορία υπαιτιότητας. Στην απόφασή του της 26ης Ιουνίου 2023 - VIa ZR 335/21 - παρ. 36 και εξής, το BGH δήλωσε ρητά ότι η ευθύνη για την έκδοση εσφαλμένου πιστοποιητικού συμμόρφωσης προϋποθέτει υπαιτιότητα, οπότε αρκεί η αμέλεια. Το BGH αναφέρει ρητά: "Ωστόσο, το δίκαιο της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, το οποίο είναι το μόνο δίκαιο που αμφισβητείται εδώ για τη θεμελίωση της αξίωσης αποζημίωσης που ζητά το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, δεν παρέχει νομική βάση για την ευθύνη για ζημίες ανεξάρτητα από το πταίσμα του κατασκευαστή του οχήματος, ανεξάρτητα από την έλλειψη ειδικής έννομης σχέσης μεταξύ των μερών". Δεν μπορεί να υποτεθεί ότι το ΔΕΚ θα αντιταχθεί στην εφαρμογή της απόφασης της 21ης Μαρτίου 2023 - C-100/21 - από το BGH. Επιπλέον, το ΔΕΚ έχει αποσαφηνίσει όλα τα νομικά ζητήματα".

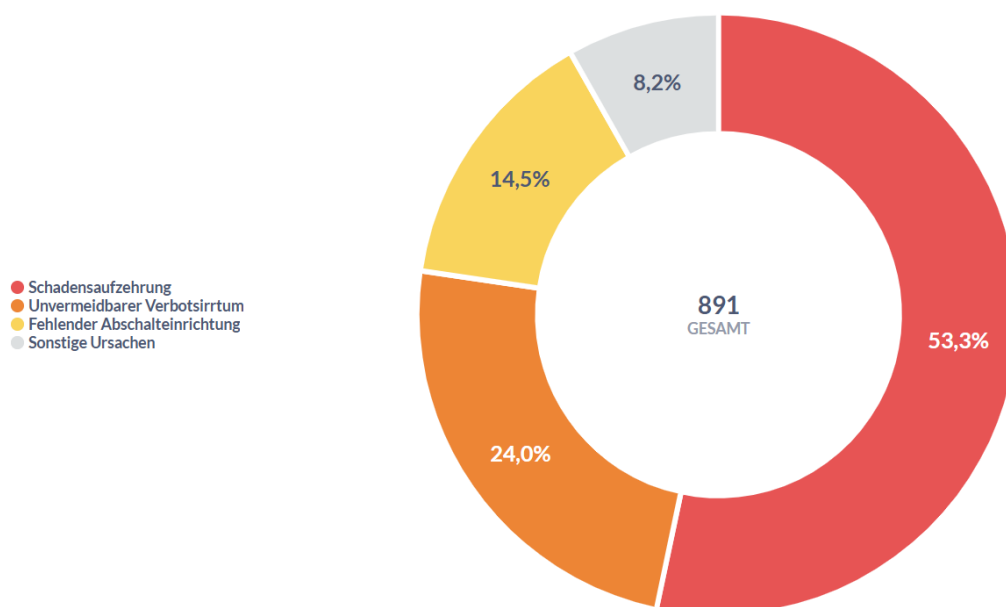
(2) Εμπειρική αξιολόγηση

Από τις **1.170** πρωτοβάθμιες δικαστικές αποφάσεις που αναλύθηκαν, οι 1.025 (88%) απέρριψαν το αίτημα του ενάγοντος για αποζημίωση από τα εθνικά περιφερειακά και περιφερειακά δικαστήρια. Από αυτές τις 1.025 αποφάσεις που απέρριψαν τις αξιώσεις σε πρώτο βαθμό, η αξίωση απορρίφθηκε επί της ουσίας σε συνολικά **278** περιπτώσεις (27%) λόγω του λεγόμενου αναπόφευκτου σφάλματος απαγόρευσης εκ μέρους του κατασκευαστή του οχήματος.



Σχήμα 3: Λόγοι απώλειας σε πρώτο βαθμό

Από το σύνολο των 1.354 αποφάσεων έφεσης που αναλύθηκαν, τα εθνικά εφετεία απέρριψαν το αίτημα του ενάγοντος για αποζημίωση σε 891 περιπτώσεις (66%). Από αυτές τις 891 εφετειακές αποφάσεις απόρριψης της αξίωσης, σε συνολικά 214 περιπτώσεις (24%) η αξίωση είχε ήδη απορριφθεί επί της ουσίας λόγω του λεγόμενου αναπόφευκτου σφάλματος απαγόρευσης εκ μέρους του κατασκευαστή του οχήματος.



Σχήμα 4: Λόγοι απώλειας της προσφυγής (2ος βαθμός)

(3) Νομική κατηγοριοποίηση

Στην απόφασή του της 26ης Ιουνίου 2023, υπόθεση VIa ZR 335/21, σκέψη 64, το BGH αιτιολογεί το "αναπόφευκτο σφάλμα απαγόρευσης" ως εξής:

"Ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να αποδείξει το αναπόφευκτο σφάλμα απαγόρευσης (...) αφενός μεν μέσω μιας έγκρισης τύπου ΕΚ που έχει πράγματι χορηγηθεί, εάν η εν λόγω έγκριση τύπου ΕΚ καλύπτει τη μη εγκεκριμένη διάταξη απενεργοποίησης που χρησιμοποιείται σε όλες τις σχετικές λεπτομέρειες σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007. Ωστόσο, η έγκριση ΕΚ τύπου πρέπει να καλύπτει τη διάταξη αντεκτροπής στον συγκεκριμένο σχεδιασμό της και να λαμβάνει επίσης υπόψη τυχόν συνδυασμούς διατάξεων αντεκτροπής που έχουν εντοπιστεί. γγ) Εάν η απόδειξη δεν μπορεί να παρασχεθεί με αυτόν τον τρόπο, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί, από την άλλη πλευρά, να αποδείξει και, εάν είναι απαραίτητο, να αποδείξει ότι η νόμιμη ερμηνεία του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) 64 65 - 36 - αριθ. 715/2007 θα είχε επιβεβαιωθεί από την αρχή που είναι αρμόδια για την έγκριση τύπου ΕΚ ή για τα μεταγενέστερα μέτρα, εάν είχε προβεί στην κατάλληλη έρευνα (υποθετική έγκριση). Εάν είναι βέβαιο ότι επαρκής έρευνα του υπαίτιου που υπέπεσε σε σφάλμα απαγόρευσης θα είχε επιβεβαιώσει την εσφαλμένη αντίληψή του, η ευθύνη βάσει του άρθρου 823 παράγραφος 2 BGB λόγω αναπόφευκτου σφάλματος απαγόρευσης αποκλείεται ακόμη και αν ο υπαίτιος δεν έχει προβεί σε τέτοιες έρευνες (BGH, απόφαση της 27ης Ιουνίου 2017 - VI ZR 424/16, NJW-RR 2017, 1004 περιθωριακός αριθ. 16)."

Σημαντικές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα με το δίκαιο της Ένωσης ενός λεγόμενου σφάλματος απαγόρευσης που αποκλείει πλήρως την ευθύνη του κατασκευαστή του οχήματος προκύπτουν από το γεγονός ότι ένα τέτοιο σφάλμα απαγόρευσης - όπως φαίνεται εδώ - δεν αποτελεί πλέον σπάνια εξαιρετική περίπτωση, αλλά θεωρείται σχηματικά σε σημαντικό αριθμό περιπτώσεων. Εξ ορισμού, η έγκριση τύπου καλύπτει έναν τύπο οχήματος, δηλαδή οχήματα μιας κατηγορίας οχημάτων που δεν διαφέρουν ως προς ορισμένα ουσιώδη χαρακτηριστικά, άρθρο 2 παρ. 1, άρθρο 3 αριθ. 3, 17 της οδηγίας 2007/46, οπότε δεν μπορεί πλέον να γίνεται λόγος για επιτρεπόμενη εξαίρεση, διότι διαφορετικά θα υπονομευόταν αδικαιολόγητα η αρχή της αποτελεσματικότητας.

Φαίνεται ανεπαρκές να δικαιολογηθεί ο αποκλεισμός της αποζημίωσης βάσει μιας υποθετικής επίσημης απόφασης χωρίς να διαπιστωθεί ποια γνώση είχε ο ίδιος ο υπαίτιος της παράβασης για την πιθανή παράβαση. Εάν ο κατασκευαστής του οχήματος γνώριζε από άλλες πηγές ότι η χρήση της χρησιμοποιούμενης διάταξης απενεργοποίησης θα μπορούσε να παραβιάσει τις νομικές διατάξεις που ισχύουν στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου, ο κατασκευαστής δεν είναι τόσο άξιος προστασίας ώστε μια επίσημη έγκριση να μπορεί κατ' εξαίρεση να τον απαλλάξει από την ευθύνη. Η αρχή της αποτελεσματικότητας αντιτίθεται επίσης στην εξέταση μιας υποθετικής έγκρισης. Εάν ένα κράτος μέλος χορηγούσε σε μεγάλο βαθμό στους κατασκευαστές οχημάτων ένα αναπόφευκτο σφάλμα απαγόρευσης με αυτόν τον τρόπο, οι ενδιαφερόμενοι ζημιωθέντες δεν θα λάμβαναν καμία αποζημίωση. Η καταλληλότητα των ποσών αποζημίωσης, καθώς και η αποτρεπτική επίδραση των κυρώσεων για τις παραβάσεις, όπως κρίνεται αναγκαίο από το Δικαστήριο, δεν θα ήταν πλέον εγγυημένες.⁵ Επιπλέον, το δίκαιο της Ένωσης δεν προβλέπει άδεια υποθετικού τύπου. Αντίθετα, ισχύει κατ' αρχήν η απαίτηση χορήγησης άδειας. Συνεπώς, ο αποκλεισμός της αξίωσης αποζημίωσης λόγω χρήσης μη εγκεκριμένων διατάξεων καταστροφής βάσει "υποθετικής" έγκρισης τύπου θα παραβίαζε ακόμη περισσότερο την αρχή της αποτελεσματικότητας.

γ. Οικονομική αποτυχία με ένα σύστημα

Η νομολογία του Δικαστηρίου είναι σαφής **ως προς το ότι εθνική νομοθεσία η οποία καθιστά πρακτικά αδύνατο ή υπερβολικά δύσκολο για τον αγοραστή ενός μηχανοκίνητου οχήματος να επιτύχει επαρκή αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη λόγω παραβάσεως της απαγορεύσεως του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 από τον κατασκευαστή του εν λόγω οχήματος είναι ασυμβίβαστη με το ανώτερο δίκαιο της ΕΕ.**⁶

Επιπλέον, το άρθρο 13 του κανονισμού 715/2007/EK ορίζει ότι οι κυρώσεις κατά των παραβάσεων του εν λόγω κανονισμού πρέπει να είναι "αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές".⁷ Στην πράξη, ωστόσο, αυτό δεν συμβαίνει.

Εάν τα δικαστήρια καταλήξουν σε απόφαση, το σωρευτικό αποτέλεσμα του ανώτατου ορίου αποζημίωσης στο 5% έως 15%, του εκ των πραγμάτων διπλού υπολογισμού των ωφελειών χρήσης και της κατανομής των δικαστικών εξόδων σύμφωνα με το γερμανικό εθνικό δίκαιο σύμφωνα με τον γερμανικό Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας του 1879 (άρθρο 92) οδηγεί στο αποτέλεσμα ότι η οικονομική επιτυχία της διαδικασίας ανήκει στον υπαίτιο της αδικοπραξίας και όχι στον ζημιωθέντα.

⁵ βλ. ΔΕΚ, απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, Mercedes-Benz Group, υπόθεση C-100/21, παράγραφοι 90 και 96.

⁶ βλ. ΔΕΚ, απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, Mercedes-Benz Group, υπόθεση C-100/21, σκέψη 93.

⁷ Πρβλ. επίσης την ίδια διατύπωση στο άρθρο 13 της οδηγίας 2005/29/EK για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές και ΔΕΚ, απόφαση, ό.π., παρ. 90.

(1) Περιορισμός της απαίτησης αποζημίωσης στο 15% της τιμής αγοράς

(a) Εξηγήσεις

Σύμφωνα με το BGH, ο δικαστής πρέπει να εκτιμήσει το ποσό της διαφορικής ζημίας, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις περιστάσεις, κατά την κρίση του (άρθρο 287 ZPO). Πρέπει να σημειωθεί ότι η εκτιμώμενη ζημία πρέπει να είναι τουλάχιστον 5% της καταβληθείσας τιμής αγοράς για λόγους αποτελεσματικότητας σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ, αλλά δεν μπορεί να υπερβαίνει το 15% της καταβληθείσας τιμής αγοράς.⁸ Το BGH αιτιολογεί τον περιορισμό στο 15% ως εξής:

"Αντίθετα, η αποζημίωση που οφείλεται αποκλειστικά βάσει του άρθρου 823 παράγραφος 2 BGB σε συνδυασμό με το άρθρο 6 παράγραφος 1, το άρθρο 27 παράγραφος 1 ΕΚ-ΕΚΤ και όχι επίσης βάσει των άρθρων 826, 31 BGB δεν μπορεί να υπερβαίνει το 15% της καταβληθείσας τιμής αγοράς για λόγους αναλογικότητας. (...) Και τούτο διότι η ευθύνη δυνάμει του άρθρου 823 παράγραφος 2 BGB αφορά τον κατασκευαστή του οχήματος και σε άλλες περιπτώσεις εκτός από εκείνες της ηθικής βλάβης εκ προθέσεως, όχι μόνο έναντι του αγοραστή νέου αυτοκινήτου, αλλά και έναντι κάθε μεταγενέστερου αγοραστή του αυτοκινήτου ως μεταχειρισμένου αυτοκινήτου."

(b) Εμπειρική αξιολόγηση

Εξετάστηκε επίσης το συγκεκριμένο ποσό αποζημίωσης που επιδικάστηκε στους ενάγοντες σε περίπτωση (μερικής) νίκης κατά την περίοδο αξιολόγησης από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως τις 31 Μαΐου 2025- αυτό **συνέβη σε συνολικά 608 από τις 2524 υποθέσεις (24%)** σε όλες τις περιπτώσεις.

Σε πρώτο βαθμό, οι ενάγοντες έλαβαν μέσο ποσό αποζημίωσης **3.701,13 ευρώ (διάμεσος: 3.319,50 ευρώ)** σε συνολικά 145 από τις 1.170 (εν μέρει) επιτυχείς διαδικασίες. Ωστόσο, τα έσοδα αυτά αντισταθμίζονται από μια μέση τιμή αγοράς ύψους 39.913,43 ευρώ (διάμεσος: 36.141,55 ευρώ). Ως αποτέλεσμα, οι ενάγοντες επιδικάστηκαν **μόνο ένα μέσο και διάμεσο ποσοστό περίπου 9,2%** της τιμής αγοράς ως αποζημίωση στις υποθέσεις που ήταν επιτυχείς από τη σκοπιά τους.

Στον δευτεροβάθμιο βαθμό, επιδικάστηκε κατά μέσο όρο **3.764,27 ευρώ (διάμεσος: 3.052,20 ευρώ)** ως αποζημίωση σε περίπτωση λεγόμενης (μερικής) νίκης (σε **463 από τις 1.354 αποφάσεις που αναλύθηκαν**). Στις υποθέσεις στις οποίες βασίστηκαν αυτές οι αποφάσεις, τα οχήματα είχαν μέση τιμή αγοράς 40.013,23 ευρώ (διάμεσος: 37.674,96 ευρώ). Κατά μέσο όρο, οι ενάγοντες επιδικάστηκαν επομένως το **9,4%** της τιμής αγοράς (διάμεσος: **8,1%**) ως αποζημίωση στις διαδικασίες προσφυγής, οι οποίες ήταν επιτυχείς επί της ουσίας και ως προς το ποσό.

Ωστόσο, τα κυρίαρχα δικαστικά έξοδα που έπρεπε να επωμιστεί ο ζημιωθείς αγοραστής του οχήματος και ενάγων σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο πολιτικής δικονομίας (άρθρο 92 ZPO) μείωσαν στη συνέχεια εκ νέου το προηγουμένως επιδικασθέν ποσό αποζημίωσης, ή ακόμη και το υπερέβησαν (βλέπε **τμήμα Β.ΙΙΙ.γ.(3)(β)** κατωτέρω).

⁸ βλέπε BGH, απόφαση της 26ης Ιουνίου 2023, VIa ZR 335/21, σκέψη 71 και επόμενες.

(c) Νομική κατηγοριοποίηση

Ορισμένες από τις βιβλιογραφικές πηγές αμφισβητούν ότι οι απαιτήσεις του BGH είναι συμβατές με την αρχή της αποτελεσματικότητας σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι δεν μπορεί να υποτεθεί ότι ένα "τέλος" ύψους έως και 15% της τιμής αγοράς θα αποτρέψει τους κατασκευαστές οχημάτων από τη χρήση μη εγκεκριμένων συσκευών απενεργοποίησης (Horacek, VuR 2023, 337 [345]). 28

Προκαλεί επίσης έκπληξη το γεγονός ότι, κατά τον καθορισμό του άκαμπτου ορίου του 15%, το BGH δεν αναφέρει ούτε λέξη για την απόφαση του Διοικητικού Δικαστηρίου του Schleswig της 20ής Φεβρουαρίου 2023 σχετικά με τις εξαρτώμενες από τη θερμοκρασία συσκευές απάτης, η οποία εκδόθηκε λίγους μήνες πριν από την απόφαση της 26ης Ιουνίου 2023 και η οποία κατέστησε πολύ πιο πιθανό τον παροπλισμό (ή την δαπανηρή μετασκευή υλικού) των εν λόγω οχημάτων.⁹ Κατά συνέπεια, αμφισβητείται κατά πόσον "ενόψει των πιο πρόσφατων αποφάσεων των διοικητικών δικαστηρίων", η σημαντική πτυχή της πιθανότητας παροπλισμού "καλύπτεται πλήρως από το ανώτατο όριο του 15 %".¹⁰ 29

(2) Διπλή κατανομή παροχών

(a) Εξηγήσεις

Σύμφωνα με την απόφαση του BGH της 26ης Ιουνίου 2023, υπόθεση VIa ZR 335/21, ο ζημιωθείς ενάγων πρέπει επίσης να συμψηφίσει τις παροχές για να μειώσει τη ζημία (η λεγόμενη εξίσωση παροχών). Οι παροχές που πρέπει να συμψηφιστούν περιλαμβάνουν αρχικά την υπολειμματική αξία του οχήματος κατά τον χρόνο έκδοσης της δικαστικής απόφασης. Αυτό ισχύει και στην περίπτωση που το όχημα δεν πωλήθηκε και συνεπώς δεν κεφαλαιοποιήθηκε υπολειμματική αξία, η οποία όμως παραμένει πλασματικό μέγεθος. Επιπλέον, λαμβάνεται υπόψη μια χρηματική αξία σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο, η οποία θα πρέπει να αντιστοιχεί στο μερίδιο της κατανάλωσης του οχήματος (η λεγόμενη γραμμική αποζημίωση χρήσης): 30

$$(\text{Kaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer}) \div (\text{erwartete Gesamtlauflistung} - \text{Kilometer bei Kauf})$$

Εάν το άθροισμα της υπολειμματικής αξίας και της αποζημίωσης χρήσης υπερβαίνει την αξία του οχήματος κατά τη στιγμή της αγοράς, η αποζημίωση μειώνεται κατά το υπερβάλλον ποσό. Εάν η μείωση υπερβαίνει το ποσό της συνολικής απαίτησης, η απαίτηση αξιοποιείται πλήρως. Το ποσό της αναμενόμενης συνολικής χιλιομετρικής διάρκειας και της υπολειμματικής αξίας εκτιμάται ελεύθερα από τα δικαστήρια στο πλαίσιο μιας διακριτικής ευχέρειας που χορηγείται βάσει του εθνικού δικαίου πολιτικής δικονομίας (άρθρο 287 ZPO) και κυμαίνεται γενικά μεταξύ 250tkm και 350tkm για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα. Επιπλέον, κατά καιρούς λαμβάνονται υπόψη ειδικοί υπολογισμοί για τους λεγόμενους "σπάνιους οδηγούς" ή μια "οικιστική αξία" ενός οχήματος που πρέπει να ληφθεί υπόψη και έχει μειωτική επίδραση στην απαίτηση. 31

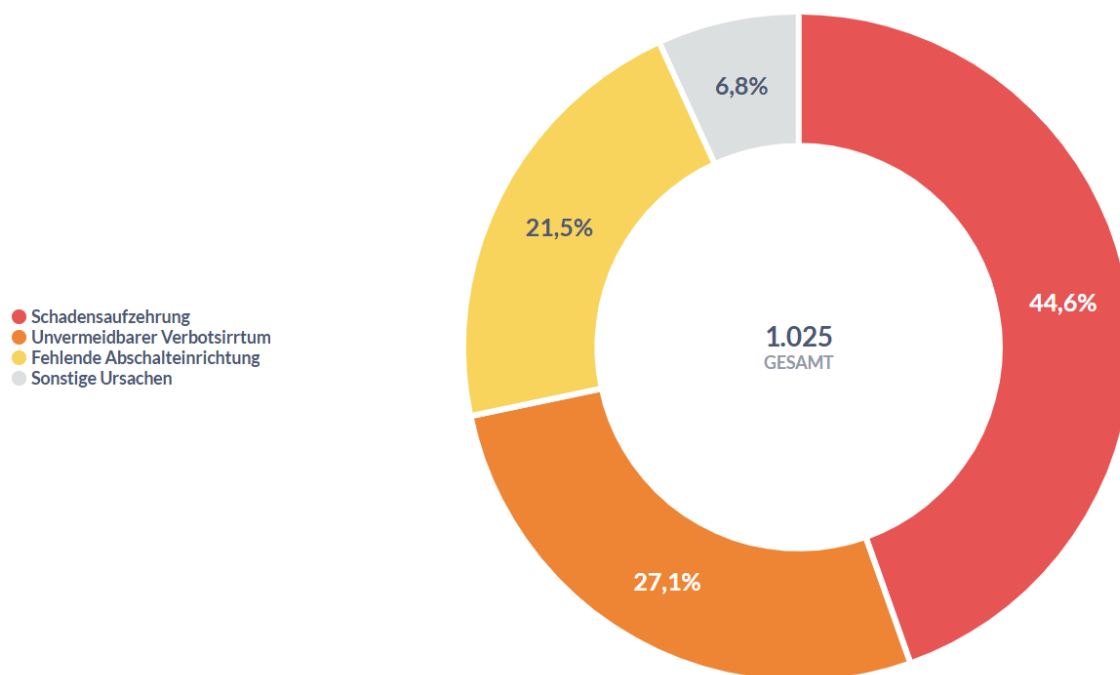
(b) Εμπειρική ανάλυση

Από τις **1.025** δικαστικές αποφάσεις που απέρριψαν αγωγές σε πρώτο βαθμό, η αξίωση αποζημίωσης απορρίφθηκε συνολικά σε **457 περιπτώσεις (45%)** παρά την παράβαση του ενωσιακού δικαίου από τον κατασκευαστή του οχήματος που δημιούργησε ευθύνη (λόγω της 32

⁹ βλ. VG Schleswig, απόφαση της 20/02/2023, 3 A 113/18, ECLI:DE:VGSH:2023:0220.3A113.18.00

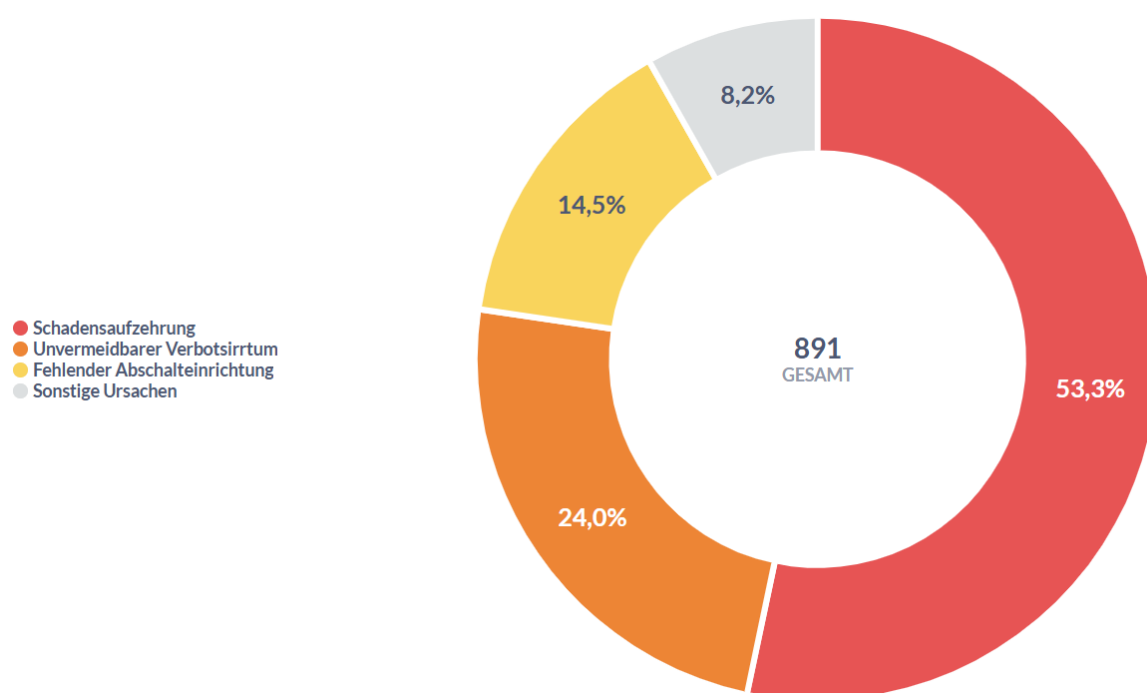
¹⁰ Βλ. Schaub, NJW 2023, 2236, 2238, εκεί παρ. 7.

χρήσης μη εγκεκριμένης διάταξης απενεργοποίησης) με βάση την υπόθεση ότι η ζημία είχε απορροφηθεί πλήρως.



Σχήμα 5: Λόγοι απώλειας σε πρώτο βαθμό

Από το σύνολο των **891 αποφάσεων έφεσης που απέρριψαν αξιώσεις**, η αξίωση απορρίφθηκε συνολικά σε **475 περιπτώσεις (53%)** παρά την παράβαση του ενωσιακού δικαίου από τον κατασκευαστή του οχήματος (λόγω της χρήσης μη εγκεκριμένης διάταξης απενεργοποίησης) που δημιουργήσε ευθύνη, με βάση την υπόθεση ότι η ζημία είχε απορροφηθεί πλήρως. 33



Σχήμα 6: Λόγοι για την ήττα της προσφυγής (2ος βαθμός)

(c) Νομική ταξινόμηση

Τα οφέλη από τη χρήση και η υπολειμματική αξία του οχήματος λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τη νομολογία του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου σχετικά με τους **τόκους αδικοππραξίας**¹¹ το 2020 και σχετικά με τη **διαφορική ζημία**¹² το 2023 για τη διπλή μείωση της ζημίας, εφόσον υπερβαίνουν την αξία του οχήματος κατά τη σύναψη της σύμβασης αγοράς (καταβληθείσα τιμή αγοράς μείον το ποσό της ζημίας).

Ο αγοραστής ενός οχήματος δεν πλουτίζει όταν χρησιμοποιεί το όχημά του. Το όχημά του, το οποίο έχει ήδη αγοράσει σε υπερβολικά υψηλή τιμή λόγω της παράβασης του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού 715/2007 από τον κατασκευαστή του οχήματος, χάνει περαιτέρω αξία με κάθε χιλιόμετρο που διανύει. Συνεπώς, το όφελος του ιδιοκτήτη από τη χρήση αντισταθμίζεται από μια κατοπτρική μείωση της αξίας της ιδιοκτησίας του. Ο συμψηφισμός των εν λόγω ωφελειών χρήσης υπέρ του κατασκευαστή δεν συνιστά επομένως αποκοπή πλουτισμού του αγοραστή, αλλά διπλή μείωση της περιουσίας του (αφενός μέσω της απώλειας της αξίας της περιουσίας του, αφετέρου μέσω της μείωσης της αξίωσης αποζημίωσης). Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο εάν το ποσό της αποζημίωσης μηδενίζεται κατά τη διάρκεια ενός τέτοιου συμψηφισμού και ο ενάγων πρέπει να επιτρέψει την υπολειμματική αξία του οχήματός του να μειώσει την απαίτησή του, ακόμη και αν δεν το έχει πωλήσει καθόλου και, κατά συνέπεια, δεν έχει πραγματοποιήσει κανένα έσοδο από την πώληση.

Κατά συνέπεια, πρέπει να σημειωθεί: Ο συμψηφισμός των ωφελειών χρήσης οδηγεί στο γεγονός ότι η αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη, η οποία απαιτείται βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ, καθίσταται πρακτικά αδύνατη από μια ορισμένη απόσταση που διανύθηκε μετά την αγορά.

Στη βιβλιογραφία και σε μέρη της νομολογίας, επικρίνεται επίσης ότι με την εφαρμογή της εξίσωσης των παροχών σε συνδυασμό με την άρνηση του λεγόμενου συμφέροντος από αδικοππραξία, το BGH εκτιμά εσφαλμένα τη φύση και τη λειτουργία του δικαίου της αδικοππραξίας, καθώς και τις κεντρικές αξίες του εφαρμοστέου αστικού δικαίου και έρχεται σε αντίθεση με τη νομολογία άλλων πολιτικών δικαστηρίων.¹³ **Και τούτο διότι, εάν ο τόκος αδικοππραξίας προορίζεται να αποζημιώσει την απώλεια της δυνατότητας χρήσης της (πλήρως ή εν μέρει) κατασχεθείσας υλικής ουσίας και το όχημα που μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν οι αγοραστές ντίζελ έχει πάρει τη θέση του χρήματος, σε μια προσεκτικότερη εξέταση πρόκειται επίσης για διπλό υπολογισμό της αποζημίωσης για τη χρήση του μηχανοκίνητου οχήματος σε βάρος των αγοραστών του οχήματος, όταν το BGH λαμβάνει υπόψη αφενός το αφηρημένο όφελος από τη χρήση σε βάρος των αγοραστών του οχήματος και αφετέρου αφαιρεί από την καταβλητέα αποζημίωση τη συγκεκριμένη αποζημίωση χρήσης -που υπολογίζεται βάσει των διανυθέντων χιλιομέτρων και μιας υποθετικής συνολικής χιλιομετρικής απόστασης-.**¹⁴

¹¹ βλέπε BGH, απόφαση της 30ής Ιουλίου 2020, αρ. φακέλου VI ZR VI ZR 397/19, σκέψη 25.

¹² βλέπε BGH, απόφαση της 26ης Ιουνίου 2023, Ref. 335/21, σκέψη 44.

¹³ βλέπε Heese, NJW 2020, 2779 [2784], σκέψη 85.

¹⁴ βλέπε απόφαση του OLG Karlsruhe της. 19 Νοεμβρίου 2019, Ref. 17 U 146/19, BeckRS 2019, 28963 παρ. 116- απόφαση του OLG Κολωνίας της 26ης Μαΐου 2020, Ref. 26 Μαΐου 2020, Ref. 4 U 188/19, BeckRS 2020, 15291 παρ. 40- απόφαση OLG Oldenburg της 12 Μαρτίου 2020, Ref. 14 U 302/19, BeckRS 2020, 3450 παρ. 57.

Επιπλέον, ο συνυπολογισμός της υπολειμματικής αξίας που δεν πραγματοποιείται μέσω της μεταπώλησης σημαίνει συνήθως ότι η τυχόν διαφορική ζημία θα έχει ήδη εξαντληθεί κατά τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης χωρίς ο αγοραστής να έχει διανύσει ούτε ένα χιλιόμετρο με το όχημά του. Κατά τη γνώμη του BGH, αυτό είναι ωστόσο σύμφωνο με το δίκαιο της ΕΕ, λαμβανομένης υπόψη της απαίτησης αποτελεσματικών και αποτρεπτικών κυρώσεων.¹⁵ 38

Το BGH απορρίπτει την αξίωση του αγοραστή κατά του κατασκευαστή του οχήματος για τον λεγόμενο "αδικοπρακτικό τόκο" σύμφωνα με το άρθρο 849 BGB από τον χρόνο της ζημιολογούσας πράξης (καταβολή του τιμήματος αγοράς) σε περίπτωση χρήσης μη εγκεκριμένης διάταξης απενεργοποίησης. 39

Έχει σοβαρή οικονομική διαφορά αν ο αγοραστής οχήματος λαμβάνει τόκους επί της υπερτιμημένης τιμής αγοράς από τη σύμβαση αγοράς (διαφορική ζημία) μόνο μετά από χρόνια από την ημερομηνία επίδοσης της απαίτησης ή αν λαμβάνει ήδη τόκους επί της υπερτιμημένης τιμής αγοράς για την περίοδο από την ημερομηνία αγοράς. Αντίθετα, δεν υπάρχει αντικειμενικός λόγος για τον οποίο ο κατασκευαστής οχημάτων θα πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιεί την υπερτιμολόγηση για χρόνια χωρίς τόκους και να λειτουργεί με αυτήν χωρίς να χρειάζεται να παραδώσει τον προκύπτοντα παράνομο πλουτισμό στον ζημιωθέντα. Είναι αντίθετο προς την αποτελεσματική αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε, αν η αξίωση νόμιμων τόκων απορριφθεί για την περίοδο από τη σύναψη της σύμβασης αγοράς. Τα χρήματα που δαπανήθηκαν για το όχημα δεν είναι πλέον διαθέσιμα στον αγοραστή του οχήματος από τη στιγμή της καταβολής του τιμήματος αγοράς, δηλαδή έχει χάσει τη δυνατότητα χρήσης του ποσού αυτού κατά την καταβολή του τιμήματος αγοράς. 40

Πιθανόν να μην ήταν συμβατό με την αρχή της αποτελεσματικότητας του δικαίου της ΕΕ και το άρθρο 13 του κανονισμού 715/2007/EK, σύμφωνα με το οποίο οι κυρώσεις κατά των παραβάσεων του εν λόγω κανονισμού πρέπει να είναι "αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές",¹⁶ εάν η ζημία είχε ήδη επέλθει κατά τη σύναψη σύμβασης για την αγορά οχήματος κατά παράβαση του δικαίου της ΕΕ λόγω υπερβολικής τιμής αγοράς, αλλά οι τόκοι επί της ζημίας αυτής, δηλαδή της υπερβολικής τιμής αγοράς, επιδικάζονταν μόνο από τη στιγμή της επίδοσης της αγωγής, η οποία μπορεί να έχει παρέλθει αρκετά έτη μετά τη στιγμή της ζημίας. Εν προκειμένω, υπό το πρίσμα της αρχής της αποτελεσματικότητας κατά το δίκαιο της ΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 1 του Συντάγματος. 13 του κανονισμού 715/2007/EK, θα πρέπει επίσης να αναγνωριστεί το γεγονός ότι η παράβαση του κανονισμού 715/2007/EK ήταν υπαίτια, συστηματική και έλαβε χώρα επί μακρό χρονικό διάστημα σε βάρος μεγάλου αριθμού αγοραστών οχημάτων και ότι η αποζημίωση για τη ζημία που προκλήθηκε στη συγκεκριμένη περίπτωση υπολείπεται κατά πολύ μιας γενικής απορρόφησης του λεγόμενου κέρδους του παραβάτη. 41

¹⁵ βλέπε BGH, απόφαση της 26ης Ιουνίου 2023, Ref. VIa ZR 335/21, παρ. 44, 80.

¹⁶ Βλ. επίσης την ίδια διατύπωση στο άρθρο 13 της οδηγίας 2005/29/EK για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές.

Επομένως, θα πρέπει να απαιτείται η απαίτηση τόκων από τη στιγμή της ζημιογόνου πράξης, δηλαδή από την αγορά του οχήματος, σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ. Οι εθνικές κανονιστικές διατάξεις που αρνούνται να το πράξουν και επιδικάζουν τόκους μόνο από το χρόνο της εκκρεμοδικίας ή της υπερημερίας δυσχεραίνουν την αποτελεσματική εκτέλεση των αξιώσεων αποζημίωσης και είναι αντίθετες προς την αρχή της αποτελεσματικότητας και την αρχή της πλήρους αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.¹⁷ Είναι τουλάχιστον αμφίβολο αν είναι σύμφωνο με το δίκαιο της ΕΕ να επιδικάζονται τόκοι στον αγοραστή του οχήματος μόνο από το χρόνο της εκκρεμοδικίας ή αργότερα και όχι από το χρόνο της επιβλαβούς πράξης του κατασκευαστή του οχήματος. Το Δικαστήριο έχει αποσαφηνίσει σε αρκετές αποφάσεις ότι η αρχή της αποτελεσματικότητας και η αρχή της πλήρους αποζημίωσης παραβιάζονται εάν οι εθνικές διατάξεις ή η ερμηνεία τους εμποδίζουν την εκτέλεση απαιτήσεων βάσει του δικαίου της ΕΕ.

42

Στη νομολογία του, το Δικαστήριο τονίζει ότι η αξίωση αποζημίωσης βάσει του δικαίου της ΕΕ πρέπει να περιλαμβάνει πλήρη αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη. Αυτό περιλαμβάνει επίσης το δικαίωμα σε τόκους από τη στιγμή της ζημιογόνου πράξης, προκειμένου να διασφαλιστεί η οικονομική ισότητα του ζημιωθέντος. Οι τόκοι υπερημερίας δεν αποτελούν απλώς παρεπόμενη αξίωση, αλλά ουσιώδες στοιχείο της αποζημίωσης.¹⁸

43

(3) Η κατανομή των δικαστικών εξόδων

(a) Εξηγήσεις

Λαμβάνοντας υπόψη την κατανομή των δικαστικών εξόδων σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο πολιτικής δικονομίας (άρθρα 91 και επόμενα του γερμανικού κώδικα πολιτικής δικονομίας), το οικονομικό αποτέλεσμα της δικαστικής διαδικασίας που εκκρεμούσε κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης του BGH αντιστρέφεται τακτικά και γίνεται εντελώς παράλογο. Κατά συνέπεια, οι ζημιωθέντες ενάγοντες χάνουν πάντα την υπόθεσή τους στο πλαίσιο μιας συνολικής οικονομικής αξιολόγησης - ακόμη και αν έχουν κερδίσει την υπόθεση με τη νομική έννοια. Αυτό οδηγεί σε μια παράδοξη κατάσταση που δεν μπορεί να συμβιβαστεί με τις απαιτήσεις του δικαίου της ΕΕ: **στη Γερμανία, δεν είναι ο κατασκευαστής του οχήματος που αποζημιώνει τον ενάγοντα για τη ζημία, αλλά οι ενάγοντες που αποζημιώνουν τους κατασκευαστές αν κερδίσουν την υπόθεση.**

44

Σύμφωνα με το γερμανικό αστικό δικονομικό δίκαιο, ο ηττηθείς διάδικος πρέπει να φέρει τα έξοδα της δικαστικής διαφοράς και, ιδίως, να επιστρέψει τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε ο αντίδικος, εφόσον ήταν αναγκαία για την κατάλληλη ποινική δίωξη ή υπεράσπιση. Αυτή η λεγόμενη αρχή "όλα ή τίποτα" ρυθμίζεται στο άρθρο 91 ZPO. Κατά παρέκκλιση από αυτήν, τα έξοδα της δικαστικής διαφοράς συμψηφίζονται μεταξύ τους ή κατανέμονται αναλογικά, εάν κάθε διάδικος είναι εν μέρει νικητής και εν μέρει ηττημένος στη δικαστική διαφορά (άρθρο 92 παράγραφος 1 ZPO). Σύμφωνα με αυτό, το δικαστήριο καθορίζει γενικά ένα ποσοστό αναλογίας εξόδων με βάση την πραγματική αναλογία μεταξύ νίκης και ήττας στην κύρια δίκη (η λεγόμενη βασική απόφαση περί εξόδων).

45

¹⁷ βλ. ΔΕΚ, απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, Mercedes-Benz Group, υπόθεση C-100/21, σκέψη 93.

¹⁸ Βλέπε ΔΕΚ, αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 2006, Manfredi και λοιποί, C-295/04 έως C-298/04 και της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Gutiérrez Naranjo και λοιποί, C-154/15, C-307/15 και C-308.

Η εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης σύμφωνα με τα πρότυπα ερμηνείας της νομολογίας του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-100/21 της 21ης Μαρτίου 2023 οδήγησε το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο να καθορίσει ως ανώτατο όριο απαίτησης το 15% στην απόφασή του της 26ης Ιουνίου 2023. Ωστόσο, κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασής του, εκτιμάται ότι στη Γερμανία εκκρεμούσαν έως και εκατό χιλιάδες δικαστικές διαδικασίες, στις οποίες αντικείμενο της αγωγής ήταν η αξίωση υπαναχώρησης από τη σύμβαση αγοράς (ολική αποζημίωση). Μετά την απόφαση, οι ενάγοντες έπρεπε να αλλάξουν τις αξιώσεις τους από τις λεγόμενες μεγάλες σε μικρές αποζημιώσεις (διαφορική αποζημίωση). Εάν δεν το έκαναν αυτό, οι αξιώσεις τους απορρίφθηκαν στο σύνολό τους.¹⁹

Παρόλο που το BGH μείωσε την απαίτηση αποζημίωσης στο 5% έως 15% της τιμής αγοράς, δεν έκανε καμία δήλωση υπό το πρίσμα της νομοθεσίας της ΕΕ, σύμφωνα με την οποία, εάν ένας κατασκευαστής οχημάτων κριθεί ένοχος για τη χρήση μη εγκεκριμένης διάταξης απενεργοποίησης, πρέπει επίσης να αναλάβει το σύνολο ή τουλάχιστον το μεγαλύτερο μέρος των δικαστικών εξόδων.

Σύμφωνα με την απόφαση του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, η μετατροπή της αγωγής, η οποία είναι αναγκαία από την άποψη της πολιτικής δικονομίας, αποτελεί επιτρεπτή τροποποίηση της αγωγής κατά το γερμανικό δίκαιο πολιτικής δικονομίας, διότι η αγωγή για τη λεγόμενη μείζονα αποζημίωση, η οποία στηριζόταν αρχικά κυρίως στα άρθρα 826, 31 BGB, αφενός, και η αγωγή για διαφορική αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 823 παράγραφος 2 BGB σε συνδυασμό με το άρθρο 6 παράγραφος 1, 27 παράγραφος 1 EG-FGV, αφετέρου, βασίζονται απλώς σε διαφορετικές μεθόδους υπολογισμού της αποζημίωσης. §§ 6 (1), 27 (1) EG-FGV, αφετέρου, βασίζονται απλώς σε διαφορετικές μεθόδους υπολογισμού της αποζημίωσης, οι οποίες συνδέονται ουσιαστικά με την επένδυση εμπιστοσύνης του αγοραστή κατά τη σύναψη της σύμβασης αγοράς.²⁰

Αυτή η αλλαγή εφαρμογής αφορά σχεδόν όλες τις υποθέσεις ντίτζελ που εκκρεμούν ενώπιον των γερμανικών περιφερειακών δικαστηρίων, των ανώτερων περιφερειακών δικαστηρίων και του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου έως τις 23 Ιουνίου 2023. Βάσει έρευνας που πραγματοποίησε στα μέλη της, η WVR εκτιμά ότι πρόκειται για έως και 100.000 διαδικασίες. Η κύρια αξίωση αποζημίωσης αφορά την ακύρωση της σύμβασης αγοράς, η νέα διαφορική αξίωση αποζημίωσης αφορά το 5% έως 15% της τιμής αγοράς. Σύμφωνα με το γερμανικό δίκαιο, το ποσό της διαφοράς αποτελεί το κριτήριο για τα έξοδα της δίκης. Εάν ο ενάγων επιδιώκει την υπαναχώρηση, η επίδικη αξία είναι η τιμή αγοράς του οχήματος μείον τα οφέλη από τη χρήση.²¹

(b) Εμπειρική ανάλυση

Στη Γερμανία, τα δικαστικά έξοδα βασίζονται στο ποσό της διαφοράς και η επιβάρυνση του εκάστοτε διαδίκου από το κόστος βασίζεται στην αναλογία της νίκης και της ήττας του. Εδώ αναλύθηκαν επίσης οι αναλογίες κόστους του ενάγοντος σε περίπτωση (μερικής) νίκης που περιέχονται στις δικαστικές αποφάσεις.

¹⁹ βλέπε BGH, απόφαση της 23.04.2024, Ref. 1132/22, παράγραφος 14.

²⁰ βλέπε BGH, απόφαση της 26ης Ιουνίου 2023, VIa ZR 335/21, σκέψη 45.

²¹ βλέπε BGH, απόφαση της 25ης Μαΐου 2020, VI ZR 316/20, σκέψη 57.

Κατά μέσο όρο, ο ενάγων επιβαρύνεται με το 60% (διάμεσος 66%) των διαδικαστικών εξόδων του πρώτου βαθμού στις επιτυγχόμενες υποθέσεις που αναλύθηκαν εδώ. Στην περίπτωση μιας αρχικής αγωγής ανατροπής με αξία διαφοράς αμοιβής (τιμή αγοράς μείον αποζημίωση χρήσης) 30.000 ευρώ, αυτό αντιστοιχεί σε νόμιμα διαδικαστικά έξοδα τουλάχιστον **6.619,43 ευρώ** μόνο για τον πρώτο βαθμό- από αυτά, ο ενάγων πρέπει να αναλάβει κατά μέσο όρο **3.971,66 ευρώ** (διάμεσος: **4.368,82 ευρώ**). Αυτό σημαίνει ότι, κατά κανόνα, το ποσό της αποζημίωσής του καταναλώνεται πλήρως από τον επιμερισμό των εξόδων.

Prozesskosten	1. Instanz	Berufung	Revision
	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €
▼ Gerichtskosten			
Summe Gerichtskosten	1.347,00 €	1.796,00 €	2.245,00 €
▼ Eigene Anwaltskosten RVG			
Summe eigene Anwaltskosten	2.864,93 €	3.205,86 €	4.342,31 €
▼ Gegnerische Anwaltskosten			
Summe gegnerische Anwaltskosten	2.407,50 €	2.694,00 €	3.649,00 €
Gesamtsumme Prozesskosten	6.619,43 €	7.695,86 €	10.236,31 €
Gesamtsumme alle Instanzen	24.551,60 €		

Σχήμα 7: Απόσπασμα από τον υπολογιστή κόστους διαδικασίας Foris²²

Η διαδικασία που αναλύθηκε στο δευτεροβάθμιο δικαστήριο ήταν ακόμη πιο δυσμενής οικονομικά για τους προσφεύγοντες, παρά τη νομική τους επιτυχία επί της ουσίας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το διαδικαστικό κόστος που επιβλήθηκε στους ενάγοντες και για τους δύο βαθμούς μαζί ανήλθε κατά μέσο όρο σε 81% (διάμεσος: 88%).

Με **αρχική αξία διαφοράς αμοιβής 30.000,00 ευρώ**, τα νόμιμα διαδικαστικά έξοδα και για τις δύο περιπτώσεις ανήλθαν σε **14.315,29 ευρώ**. Εάν ο ενάγων φέρει κατά μέσο όρο το 81% (διάμεσος: 88%) των εξόδων αυτών, αυτό αντιστοιχεί σε συνολικό κόστος **11.595,38 ευρώ** (ή διάμεσος **12.597,45 ευρώ**) για τη δικαστική αγωγή που ασκήθηκε σε δύο βαθμούς. Η σημασία αυτής της πολύ μεγαλύτερης επιβάρυνσης των δικαστικών εξόδων για τον ενάγοντα σε σύγκριση με τον εναγόμενο κατασκευαστή οχημάτων απεικονίζεται ιδιαίτερα παραστατικά στο ακόλουθο παράδειγμα:

Κατά συνέπεια, σε μια μέση περίπτωση (τιμή αγοράς οχήματος 40.013,23 ευρώ, διάμεσος: 37.674,97 ευρώ) και αξία διαφοράς αμοιβής 30.000,00 ευρώ, η αναιρεσείουσα θα είχε επιδικαστεί αποζημίωση μόνο με πιθανότητα 24%, δηλαδή ύψους **3.764,27 ευρώ** (διάμεσος: **3.052,20 ευρώ**). Ωστόσο, τα έσοδα αυτά αντισταθμίζονται από τα αναλογικά έξοδα της δίκης σε δύο βαθμούς, συνολικού ύψους **11.595,38 ευρώ** (ή διάμεσος **12.597,45 ευρώ**), σε βάρος του προσφεύγοντος.

²² βλ. <https://www.foris.com/prozesskostenrechner/>

Αυτό σημαίνει ότι σε όλες τις περιπτώσεις στις οποίες ο ενάγων ζήτησε αρχικά (δικαιολογημένα) την ανατροπή (ολική επαναφορά) και αναγκάστηκε να αλλάξει το αίτημά του κατά τη διάρκεια της απόφασης του BGH της 26ης Ιουνίου 2023 κατά τη διάρκεια της τρέχουσας διαδικασίας, τα διαδικαστικά έξοδα που του επιβλήθηκαν υπερβαίνουν το επιδικασθέν ποσό αποζημίωσης **κατά μέσο όρο 2,1 φορές, δηλαδή κατά 7.831,11 ευρώ, και κατά διάμεσο όρο 3,1 φορές, δηλαδή κατά 9.545,25 ευρώ**. Συνολικά, αυτό έχει ως αποτέλεσμα ένα σαφώς αρνητικό συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα για τον ζημιωθέντα αγοραστή οχήματος, ακόμη και σε περίπτωση επιτυχούς αγωγής βάσει του δικαίου περί ευθύνης- επομένως, δεν έχει καμία σημασία για τον ενάγοντα αν η αγωγή του κατά του κατασκευαστή του οχήματος είναι επιτυχής ή όχι, καθώς και στις δύο περιπτώσεις μένει με άδεια χέρια.

55

Οικονομική ζημία με αναλογία κόστους σε βάρος του ενάγοντος:

Ακόμη και στις 145 διαδικασίες που εξετάζονται σε πρώτο βαθμό και είναι επιτυχείς για τον ενάγοντα (υπολογισμός με βάση το ποσό της απόφασης και την αναλογία των εξόδων), προκύπτει συνολική οικονομική ζημία για τον ενάγοντα, εάν η αξίωση ασκηθεί νομίμως.

56

I. Πρώτος βαθμός (δικαστικά έξοδα: 6.619,43 ευρώ)

Στοιχείο κόστους	μέσος όρος	Διάμεσος
Ποσό αποζημίωσης μετά την απόφαση	3.701,13 ΕΥΡΩ	3.319,50 ΕΥΡΩ
Κόστος δικαστικών διαφορών στην ποσόστωση (60 ή 66%)	- 3.971,66 ΕΥΡΩ	- 4.368,82 ΕΥΡΩ
Υπόλοιπο δικαστικής απόφασης και δικαστικά έξοδα	EUR -270,53	-1.049,32 ΕΥΡΩ

I. και II. Πρωτοδικείο (δικαστικά έξοδα: 14.315,29 ευρώ)

Στοιχείο κόστους	μέσος όρος	Διάμεσος
Ποσό αποζημίωσης μετά την απόφαση	3.764,27 ΕΥΡΩ	3.052,20 ΕΥΡΩ
Κόστος δικαστικών διαφορών στην ποσόστωση (81 ή 88%)	EUR -11.595,38	- 12,597.45 EUR
Υπόλοιπο δικαστικής απόφασης και δικαστικά έξοδα	EUR -7.831,11	EUR -9.545,25

Σε περίπτωση επιτυχούς διαδικασίας για τον ενάγοντα σε δεύτερο βαθμό (υπολογισμός με βάση το ποσό της απόφασης και το μέσο ποσοστό κόστους), δεν υπάρχει οικονομικό όφελος για τον ενάγοντα εάν η αξίωση ασκείται νόμιμα, αλλά μάλλον σοβαρή οικονομική ζημία.

57

Ακόμη και σε περίπτωση πλήρως επιτυχημένης απόφασης για διαφορική αποζημίωση, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μερική μόνο επιβεβαίωση της απαίτησης ως ποσοστό της αρχικής απαίτησης (μειζονες αποζημιώσεις). Αυτό σημαίνει ότι τα δικαστικά έξοδα με τα οποία επιβαρύνεται ο ενάγων υπερβαίνουν τακτικά την επιδικασθείσα σε αυτόν αξίωση αποζημίωσης. **Από συνολική οικονομική άποψη, αυτό έχει ως αποτέλεσμα ένα αρνητικό ισοζύγιο στην πλευρά του ενάγοντος παρά τη μερική αποδοχή της αγωγής, παρόλο που η αρχική αγωγή (μεγάλη αποζημίωση) δεν ήταν παραπλανητική ή έστω καταχρηστική, αλλά μια**

58

δικαιολογημένη και ενδεδειγμένη αγωγή σύμφωνα με τα πρότυπα των εθνικών ανώτατων δικαστηρίων.²³

(c) Νομική ταξινόμηση

Στην πάγια νομολογία του, το Δικαστήριο αναγνωρίζει έναν μη αμελητέο κίνδυνο οι κάτοχοι νομικής θέσης που τους παρέχει το δίκαιο της Ένωσης να αποτρέπονται από το εθνικό αστικό δικονομικό δίκαιο από το να διεκδικήσουν τις αξιώσεις που δικαιούνται βάσει του δικαίου της Ένωσης λόγω του κόστους της δικαστικής διαδικασίας σε σύγκριση με το ποσό της αμφισβητούμενης απαίτησης.²⁴ 59

Με βάση αυτόν τον κίνδυνο, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι, υπό ορισμένες συνθήκες, διατάξεις του εθνικού αστικού δικονομικού δικαίου μπορεί να είναι ασυμβίβαστες με το ανώτερο δίκαιο της Ένωσης και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να εφαρμόζονται. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, αυτό συμβαίνει στην περίπτωση που ο κάτοχος νομικής θέσης που προστατεύει ατομικά συμφέροντα βάσει του δικαίου της Ένωσης καταδικάζεται να καταβάλει μέρος των διαδικαστικών εξόδων σε περίπτωση μερικής απόρριψης της αναγνωρισμένης αξίωσης, παρόλο που μπορεί να μην μπορεί να προσδιορίσει σωστά την αξίωση λόγω ασαφούς νομικής κατάστασης ή αντιφατικής πρακτικής.²⁵ 60

Αυτό μπορεί να εφαρμοστεί στους αστερισμούς των περιπτώσεων στο συγκρότημα ντίζελ. Εάν, μετά τη διαπίστωση ότι ο κατασκευαστής του οχήματος παραβίασε την απαγόρευση που περιέχεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 715/2007, το αίτημα του αγοραστή οχήματος για επαρκή αποζημίωση γίνεται δεκτό μόνο εν μέρει, επειδή είναι πρακτικά αδύνατο ή υπερβολικά δύσκολο για τον αγοραστή οχήματος και ενάγοντα να προσδιορίσει εκ των προτέρων επακριβώς το εύρος της αξίωσής του για αποζημίωση, ένας δικονομικός κανόνας σύμφωνα με τον οποίο ο εν λόγω αγοραστής οχήματος πρέπει να αναλάβει μέρος των εξόδων της εν λόγω διαδικασίας είναι πιθανό να τον αποτρέψει από την άσκηση των δικαιωμάτων του που του παρέχει το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως των δικαιωμάτων που απορρέουν από το άρθρο 6 του Συντάγματος. 18, παράγραφος 1, του άρθρου 26, παράγραφος 1, και του άρθρου 46 της οδηγίας 2007/46/EK, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 10, και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, σε συνδυασμό με τη νομολογία του Δικαστηρίου, απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020, σχετ. C-693/18, απόφαση της 14.07.2022, αρ. πρ. C-128/20, C-134/20, C-145/20, απόφαση της 21.03. 2023, αρ. πρ. C-100/21, καθώς έτσι προστατεύονται τα ατομικά συμφέροντα του μεμονωμένου αγοραστή ενός μηχανοκίνητου οχήματος έναντι του κατασκευαστή του. 61

Κατά συνέπεια, τα έξοδα της δίκης θα μπορούσαν να επιβληθούν πλήρως στον εναγόμενο κατασκευαστή οχημάτων βάσει της υπεροχής του δικαίου της Ένωσης, κατά παρέκκλιση του άρθρου 92 ΖΠΟ. 62

²³ Βλέπε BGH, απόφαση της 5ης Ιουνίου 2024, υπόθεση IV ZR 140/23, παράγραφος 8.

²⁴ Βλέπε ΔΕΚ, αποφάσεις της 13/09/2018, Profi Credit Polska, C-176/17, σκέψη 69, της 18/02/2016, Finanzmadrid EFC, σκέψη 52, της 14/03/2013, Aziz, σκέψη 58, και της 14/06/2012, Banco Español de Crédito, σκέψη 54.

²⁵ Βλέπε ΔΕΚ, αποφάσεις της 21ης Μαρτίου 2024, Profi Credit Bulgaria, C-714/22, παράγραφοι 82-87, και της 16ης Ιουλίου 2020, Caixabank και Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, C-224/19 και C-259/19, παράγραφοι 83, 98.

d. Αποτέλεσμα της αξιολόγησης

Οι δικαστικές αποφάσεις κατά την περίοδο που αναλύθηκε ήταν σε μεγάλο βαθμό αρνητικές για τους θιγόμενους αγοραστές οχημάτων. Αυτό ισχύει τόσο για τον πρώτο βαθμό όσο και για τον δευτεροβάθμιο βαθμό. Για παράδειγμα, το 88% των πρωτοβάθμιων αποφάσεων και το 66% των δευτεροβάθμιων αποφάσεων απέρριψαν στο σύνολό τους την αξίωση αποζημίωσης του ενάγοντος κατά του αντίστοιχου κατασκευαστή οχημάτων. 63

Ο σημαντικότερος λόγος που ανέφεραν τα εθνικά δικαστήρια για την απόρριψη των αιτήσεων αποζημίωσης και στις δύο περιπτώσεις ήταν η παραδοχή ότι η αποζημίωση είχε εξαντληθεί, με αυτό να αντιπροσωπεύει περισσότερο από το ήμισυ (53%) των αποφάσεων απόρριψης σε έφεση. Σε πρώτο βαθμό, το 45% των δικαστικών αποφάσεων απόρριψης αξιώσεων εξακολουθούσε να βασίζεται σε μια υποτιθέμενη απορρόφηση της αποζημίωσης. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως διαρθρωτικός λόγος απόρριψης. **Ο δεύτερος σημαντικότερος λόγος που ανέφεραν** τα δικαστήρια για την απόρριψη μιας αγωγής και στις δύο περιπτώσεις ήταν η δυνατότητα διαρθρωτικής απαλλαγής λόγω νομικού σφάλματος εκ μέρους του κατασκευαστή του οχήματος, το λεγόμενο "αναπόφευκτο σφάλμα απαγόρευσης". Αυτό αποτέλεσε τη βάση για το 24% των απορριπτικών αποφάσεων έφεσης και το 27% των πρωτοβάθμιων δικαστικών αποφάσεων. 64

IV. Συμπέρασμα

Η νομολογία του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου και οι αποφάσεις των γερμανικών αστικών δικαστηρίων στο σκάνδαλο των εκπομπών που βασίζονται στα πρότυπα που αυτό καθιέρωσε υπονομεύουν συστηματικά το περιβαλλοντικό δίκαιο της Ένωσης που προστατεύει τα άτομα. 65

Στη χώρα αυτή, είναι πρακτικά αδύνατο για τον αγοραστή ενός μηχανοκίνητου οχήματος να λάβει την κατάλληλη αποζημίωση για τη ζημία που του προκάλεσε η παραβίαση της απαγόρευσης που περιέχεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 715/2007 από τον κατασκευαστή του οχήματος. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα δικαστήρια αρνούνται την ύπαρξη παράνομης διάταξης καταστροφής, σε αντίθεση με τις διαπιστώσεις του ΔΕΚ, και σε άλλες περιπτώσεις απορρίπτουν τις αξιώσεις με το σκεπτικό ότι ο κατασκευαστής του οχήματος έκανε αναπόφευκτο λάθος πιστεύοντας ότι η διάταξη μπορούσε να εγκριθεί. 66

Εάν τα δικαστήρια καταλήξουν σε καταδικαστική απόφαση, η συσσώρευση του ανώτατου ορίου αποζημίωσης από 5% έως 15%, ο νομικός θεσμός της λεγόμενης εξίσωσης των παροχών και η κατανομή των δικαστικών εξόδων σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο σύμφωνα με τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας του 1879 οδηγούν σε παράλογο αποτέλεσμα. Κατά συνέπεια, οι ζημιωθέντες ενάγοντες χάνουν πάντοτε τις δίκες τους που εκκρεμούν κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου τον Ιούνιο του 2023 στο πλαίσιο μιας συνολικής οικονομικής αξιολόγησης - ακόμη και αν έχουν κερδίσει την υπόθεση με τη νομική έννοια. Αυτό οδηγεί σε μια κατάσταση που απλώς δεν μπορεί να συμβιβαστεί με το δίκαιο της ΕΕ: στη Γερμανία, δεν είναι ο κατασκευαστής του οχήματος που ευθύνεται για τη ζημία που προκάλεσε, αλλά ο ίδιος ο ενάγων, εάν κερδίσει την υπόθεση, πρέπει να καταβάλει ένα είδος ποινικής αμοιβής στον υπαίτιο για την άσκηση των αξιώσεών του που προστατεύονται από το δίκαιο της ΕΕ. 67

Με την επικείμενη απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί του προδικαστικού αιτήματος του περιφερειακού δικαστηρίου του Ράβενσμπουργκ (υπόθεση C-666/23), η πρακτική αποτελεσματικότητα του περιβαλλοντικού δικαίου της ΕΕ αποτελεί και πάλι αντικείμενο 68

διαπραγμάτευσης. Η χρονική διάρκεια που χρειάστηκε στα γερμανικά δικαστήρια για να ασχοληθούν με το ζήτημα του ντίζελ και η έλλειψη προθυμίας εκ μέρους των κατασκευαστών οχημάτων να καταλήξουν σε συναινετικό διακανονισμό των αξιώσεων και μόνο δείχνει ότι τα εθνικά δικαστήρια υπονομεύουν την αρχή της αποτελεσματικότητας του δικαίου της ΕΕ χωρίς σαφή καθοδήγηση από το Δικαστήριο και είναι απλώς απρόθυμα να εγκαταλείψουν την κατά κύριο λόγο φιλική προς τους ρυπαίνοντες νομική προσέγγισή τους σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ, πόσο μάλλον να επιβάλουν κυρώσεις στους ρυπαίνοντες με αποτελεσματικό, αναλογικό και αποτρεπτικό τρόπο.

Μόνο αν το Δικαστήριο διευκρινίσει τις κατευθυντήριες γραμμές του από την υπόθεση C-100/23 θα μπορέσει να διασφαλίσει ότι οι απαιτήσεις του από την απόφαση της 21ης Μαρτίου 2023, υπόθεση C-100/21, σκέψη 93, θα ληφθούν επαρκώς υπόψη στην Ένωση. Κατά συνέπεια, δεν πρέπει να καταστεί πρακτικά αδύνατο ή υπερβολικά δύσκολο για τον αγοραστή ενός μηχανοκίνητου οχήματος να επιτύχει επαρκή αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη λόγω της παράβασης του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007 από τον κατασκευαστή.

69

Philipp Caba
Rechtsanwalt | Stellv. Vorstandssprecher
Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V.