



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 162/21
Λουξεμβούργο, 23 Σεπτεμβρίου 2021

Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα στις υποθέσεις C-128/20 GSMB Invest,
C-134/20 Volkswagen και C-145/20 Porsche Inter Auto και Volkswagen

Κατά τον γενικό εισαγγελέα Α. Ράντο, η εγκατάσταση λογισμικού το οποίο ενσωματώνεται σε ένα όχημα και το οποίο τροποποιεί, ανάλογα με την εξωτερική θερμοκρασία και το υψόμετρο, το επίπεδο των εκπομπών αέριων ρύπων του οχήματος αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης, το δε όχημα δεν είναι σύμφωνο με τους όρους της σύμβασης πώλησης, κατά την έννοια της οδηγίας 1999/44

Ένα τέτοιο σύστημα δεν μπορεί να δικαιολογηθεί για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα ή για λόγους ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος εάν εξυπηρετεί κυρίως την προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα EGR, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ

Η αυξανόμενη συνειδητοποίηση της σημασίας της προστασίας του περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτυπώνεται, μεταξύ άλλων, στη βούληση να περιοριστούν οι εκπομπές ρύπων. Στο πλαίσιο αυτό, οι κανονιστικές ρυθμίσεις για τα μηχανοκίνητα οχήματα έχουν καταστεί ολοένα και αυστηρότερες, ιδίως με την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007¹, ο οποίος αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων.

Οι τρεις υπό κρίση υποθέσεις αφορούν την αγορά αυτοκινήτων οχημάτων εξοπλισμένων με λογισμικό το οποίο, λαμβανομένων υπόψη ορισμένων συνθηκών θερμοκρασίας και υψομέτρου οδήγησης, περιορίζει τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx).

Ειδικότερα, στην περίπτωση του οχήματος της πρώτης υπόθεσης (C-128/20), μετά την ενημέρωση του ενσωματωμένου στη μονάδα ελέγχου κινητήρα λογισμικού, ο καθαρισμός των καυσαερίων απενεργοποιείται σε συνθήκες εξωτερικής θερμοκρασίας κάτω των 15 βαθμών και άνω των 33 βαθμών Κελσίου, καθώς και σε υψόμετρο άνω των 1 000 μέτρων (στο εξής: θερμοκρασιακό παράθυρο). Εάν η θερμοκρασία αποκλίνει έως 10 βαθμούς Κελσίου από αυτό το εύρος θερμοκρασιών καθώς και εάν το υψόμετρο υπερβαίνει το όριο των 1 000 μέτρων έως και κατά 250 μέτρα, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας καυσαερίων μειώνεται γραμμικά στο 0, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι εκπομπές NOx πάνω από τις οριακές τιμές του κανονισμού 715/2007.

Τα οχήματα της δεύτερης (C-134/20) και της τρίτης (C-145/20) υπόθεσης ήταν επίσης εξοπλισμένα με λογισμικό που έθετε σε λειτουργία το σύστημα ανακυκλοφορίας των καυσαερίων βάσει του θερμοκρασιακού παραθύρου.

Στο πλαίσιο αυτό, το Landesgericht Klagenfurt (πρωτοδικείο Klagenfurt, Αυστρία), το Landesgericht Eisenstadt (πρωτοδικείο Eisenstadt, Αυστρία) και το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) αποφάσισαν να ζητήσουν, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν το λογισμικό αυτού του τύπου συνιστά «σύστημα αναστολής» κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, τα ως άνω δικαστήρια ζητούν να διευκρινιστεί αν το εν λόγω λογισμικό μπορεί να επιτραπεί βάσει των εξαιρέσεων από την απαγόρευση τέτοιων συστημάτων, όπως αυτές προβλέπονται στον κανονισμό.

¹ 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).

Με τις σημερινές προτάσεις του, ο γενικός εισαγγελέας Αθανάσιος Ράντος υπενθυμίζει, καταρχάς, ότι το Δικαστήριο, με απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2020 ², αποφάνθηκε για πρώτη φορά επί της ερμηνείας της επίμαχης διάταξης. Η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση αφορούσε μηχανοκίνητα οχήματα εξοπλισμένα με λογισμικό που είχε ως σκοπό να νοθεύσει τα αποτελέσματα των ελέγχων εκπομπής αέριων ρύπων, όπως είναι τα ΝΟx. Με την απόφαση αυτή, το Δικαστήριο έκρινε ότι συνιστά «σύστημα αναστολής» ένας μηχανισμός ο οποίος ανιχνεύει κάθε παράμετρο σχετική με τη διεξαγωγή των διαδικασιών έγκρισης τύπου που προβλέπονται από τον εν λόγω κανονισμό, προκειμένου να βελτιωθεί η επίδοση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά τη διάρκεια των διαδικασιών αυτών και να χορηγηθεί, ως εκ τούτου, η έγκριση τύπου του οχήματος, ακόμη και αν η βελτίωση αυτή θα μπορούσε να εμφανίζεται, σε μερικές περιπτώσεις, και κατά τη χρήση του οχήματος υπό πραγματικές συνθήκες.

Προκειμένου να εξακριβώσει αν το επίμαχο λογισμικό συνιστά «σύστημα αναστολής» κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007, ο γενικός εισαγγελέας εξετάζει τη λειτουργία του κατά την «κανονική χρήση» των σχετικών οχημάτων, η οποία, κατά τη γνώμη του, παραπέμπει όχι στις προβλεπόμενες από τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC) συνθήκες, αλλά στις συνθήκες πραγματικής οδήγησης.

Συναφώς, διαπιστώνει ότι το θερμοκρασιακό παράθυρο δεν είναι αντιπροσωπευτικό των συνθηκών πραγματικής οδήγησης, δεδομένου ότι από επίσημα στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι, στην Αυστρία και τη Γερμανία, καθώς και σε άλλα κράτη μέλη, οι μέσες θερμοκρασίες για τα έτη 2017-2019 ήταν σαφώς χαμηλότερες των 15 βαθμών Κελσίου. Επιπλέον, λαμβανομένου υπόψη του γεωγραφικού αναγλύφου της Αυστρίας και της Γερμανίας, η οδήγηση των μηχανοκίνητων οχημάτων στα κράτη αυτά γίνεται πολύ συχνά σε υψόμετρο άνω των 1 000 μέτρων.

Από τα ανωτέρω συνάγει ότι **το επίμαχο λογισμικό μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος, με αποτέλεσμα να συνιστά «σύστημα αναστολής», κατά την έννοια του κανονισμού 715/2007.**

Ο γενικός εισαγγελέας υπενθυμίζει, εν συνεχεία, ότι ο κανονισμός αυτός προβλέπει εξαιρέσεις από την απαγόρευση χρήσης συστήματος αναστολής, μεταξύ άλλων όταν η ανάγκη χρήσης του συστήματος αιτιολογείται για λόγους προστασίας του κινητήρα από ζημία ή ατύχημα και για την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.

Συναφώς, υπογραμμίζει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης διέκρινε σαφώς μεταξύ, αφενός, του κινητήρα, τον οποίο αφορά η εξαίρεση αυτή, και, αφετέρου, του συστήματος ελέγχου της ρύπανσης, το οποίο περιλαμβάνει το σύστημα ανακυκλοφορίας των καυσαερίων (EGR). Επομένως, κατά τον γενικό εισαγγελέα, **ένα σύστημα αναστολής το οποίο εξυπηρετεί κυρίως την προστασία προσαρτημάτων, όπως είναι η βαλβίδα EGR, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ, δεν εμπίπτει στην εξαίρεση από την ως άνω απαγόρευση**, δεδομένου ότι η λειτουργία των στοιχείων αυτών δεν επηρεάζει την προστασία του κινητήρα.

Εξάλλου, το επιτρεπτό ενός τέτοιου συστήματος δεν εξαρτάται από το αν το σύστημα τοποθετήθηκε στο όχημα ήδη κατά την κατασκευή του ή εγκαταστάθηκε μεταγενέστερα.

Επιπλέον, στο πλαίσιο έγκρισης ΕΚ τύπου, τα οχήματα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης, ιδίως δε αυτές που αφορούν τα συστήματα αναστολής. Σε διαφορετική περίπτωση, τα εν λόγω οχήματα δεν διαθέτουν ορθό πιστοποιητικό συμμόρφωσης, εκδιδόμενο από τον κατασκευαστή, και δεν επιτρέπεται η πώληση ή η έκδοση άδειας κυκλοφορίας.

Ειδικότερα, κατά τον γενικό εισαγγελέα, **δεδομένου ότι ο μέσος καταναλωτής, ο οποίος έχει τη συνήθη πληροφόρηση και είναι ευλόγως προσεκτικός και ενημερωμένος, μπορεί να αναμένει τη συμμόρφωση προς τις κανονιστικές απαιτήσεις, το όχημα δεν είναι σε αυτήν**

² Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκίνητα), [C-693/18](#) (βλ. επίσης ανακοινωθέν Τύπου αριθ. [170/20](#)).

την περίπτωση σύμφωνο προς τους όρους της σύμβασης πώλησης, κατά την έννοια της οδηγίας 1999/44³, ακόμη και αν δεν υφίστανται συγκεκριμένες συμβατικές ρήτρες. Πράγματι, ελλείψει ορθού πιστοποιητικού συμμόρφωσης, το όχημα δεν ανταποκρίνεται «στην περιγραφή που έχει γίνει από τον πωλητή», δεν «είναι κατάλληλ[ο] για κάθε ειδική χρήση την οποία επιζητεί ο καταναλωτής» και δεν «είναι κατάλληλ[ο] για τις χρήσεις για τις οποίες προορίζονται συνήθως τα αγαθά του ίδιου τύπου», κατά την έννοια της οδηγίας 1999/44, ακόμη και αν το εν λόγω όχημα διαθέτει έγκυρη έγκριση ΕΚ τύπου.

Τέλος, η έλλειψη συμμόρφωσης η οποία συνίσταται στον εξοπλισμό του οχήματος με μη επιτρεπόμενο σύστημα αναστολής δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «ασήμαντη», έστω και αν ο καταναλωτής θα είχε αγοράσει το όχημα ακόμη και αν γνώριζε την ύπαρξη και τη λειτουργία του εν λόγω συστήματος. Υπό τις συνθήκες αυτές, ο καταναλωτής δεν στερείται του δικαιώματος υπαναχώρησης από τη σύμβαση δυνάμει της οδηγίας 1999/44.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Οι προτάσεις του γενικού εισαγγελέα δεν δεσμεύουν το Δικαστήριο. Έργο του γενικού εισαγγελέα είναι να προτείνει στο Δικαστήριο, με πλήρη ανεξαρτησία, νομική λύση για την υπόθεση που του έχει ανατεθεί. Η υπόθεση τελεί υπό διάσκεψη στο Δικαστήριο. Η απόφαση θα εκδοθεί αργότερα.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η προδικαστική παραπομπή παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, να υποβάλουν στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, κατά τον ίδιο τρόπο, τα άλλα εθνικά δικαστήρια που επιλαμβάνονται παρόμοιου προβλήματος.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) των προτάσεων δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα CURIA κατά την ημερομηνία αναπτύξεώς τους

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582

Στιγμιότυπα από την ανάπτυξη των προτάσεων διατίθενται από το ["Europe by Satellite"](#) ☎ (+32) 2 2964106

³ Οδηγία 1999/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών (ΕΕ 1999, L 171, σ. 12).