



## ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 124/22

Λουξεμβούργο, 14 Ιουλίου 2022

Αποφάσεις του Δικαστηρίου στις υποθέσεις C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen και C-145/20 | Porsche Inter Auto και Volkswagen

### **Ένα λογισμικό ενσωματωμένο σε πετρελαιοκίνητα οχήματα το οποίο μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών σε συνήθεις θερμοκρασίες και κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους συνιστά απαγορευμένο σύστημα αναστολής**

*Δεδομένου ότι ένα τέτοιο ελάττωμα του οχήματος δεν είναι ασήμαντο, δεν αποκλείεται καταρχήν η υπαναχώρηση από τη σύμβαση πώλησης του οχήματος*

Αγοραστές οχημάτων μάρκας Volkswagen εξοπλισμένων με λογισμικό το οποίο μειώνει την ανακυκλοφορία των καυσαερίων του οχήματος αναλόγως, μεταξύ άλλων, της θερμοκρασίας που ανιχνεύει ζητούν ενώπιον των αυστριακών δικαστηρίων την ακύρωση των συμβάσεων πώλησης που συνήψαν μεταξύ 2011 και 2013.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρείχαν τα αυστριακά δικαστήρια, το λογισμικό αυτό εξασφαλίζει την τήρηση των οριακών τιμών που καθορίζονται σε επίπεδο Ένωσης για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NOx) μόνον όταν η εξωτερική θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 15 και 33 βαθμών Κελσίου (στο εξής: θερμοκρασιακό παράθυρο). Εκτός του παραθύρου αυτού, ο συντελεστής ανακυκλοφορίας των καυσαερίων (EGR) μειώνεται γραμμικά μέχρι το 0, γεγονός το οποίο οδηγεί σε υπέρβαση των οριακών τιμών.

Το θερμοκρασιακό παράθυρο είναι αποτέλεσμα ενημέρωσης του λογισμικού των οχημάτων την οποία πραγματοποίησε η Volkswagen με σκοπό την αντικατάσταση λογισμικού που απαγορεύεται βάσει του δικαίου της Ένωσης. Η γερμανική ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων ενέκρινε την ενημέρωση αυτή, αφού κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υφίσταται απαγορευμένο σύστημα αναστολής.

Το Ανώτατο Δικαστήριο της Αυστρίας, το πρωτοδικείο Eisenstadt και το πρωτοδικείο Klagenfurt υπέβαλαν στο Δικαστήριο διάφορα ερωτήματα σχετικά με τη νομιμότητα ενός τέτοιου θερμοκρασιακού παραθύρου και σχετικά με τα δικαιώματα που διαθέτουν ενδεχομένως οι αγοραστές, ως καταναλωτές, δυνάμει της ευρωπαϊκής νομοθεσίας που ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών.

Με τις σημερινές αποφάσεις του, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι **ένα σύστημα το οποίο εξασφαλίζει την τήρηση των οριακών τιμών εκπομπών οξειδίων του αζώτου μόνον εντός του θερμοκρασιακού παραθύρου συνιστά σύστημα αναστολής το οποίο απαγορεύεται καταρχήν βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 715/2007<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> 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).

Το Δικαστήριο υπογραμμίζει, αφενός, ότι οι θερμοκρασίες περιβάλλοντος κάτω των 15 βαθμών Κελσίου είναι συνήθεις στην Ένωση. Αφετέρου, οι οριακές τιμές εκπομπών που καθορίζονται σε επίπεδο Ένωσης πρέπει να τηρούνται ακόμη και όταν οι θερμοκρασίες είναι σημαντικά χαμηλότερες από τους 15 βαθμούς Κελσίου. Ως εκ τούτου, ένα λογισμικό όπως το εν προκειμένω επίμαχο μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό κανονικές συνθήκες χρήσης.

Το γεγονός και μόνον ότι το σύστημα αναστολής συμβάλλει στην προστασία προσαρτημάτων διακριτών από τον κινητήρα, όπως είναι η βαλβίδα ανακυκλοφορίας καυσαερίων, ο ψύκτης ανακυκλοφορίας καυσαερίων και το φίλτρο σωματιδίων ντίζελ, δεν καθιστά νόμιμο το σύστημα αυτό.

**Διαφορετικά έχουν τα πράγματα εάν αποδεικνύεται ότι το σύστημα αναστολής ανταποκρίνεται αυστηρώς στην ανάγκη αποφυγής των άμεσων κινδύνων ζημιών ή ατυχήματος στον κινητήρα**, προκαλούμενων από δυσλειτουργία ενός από τα προσαρτήματα αυτά, **οι οποίοι είναι τόσο σοβαροί ώστε να δημιουργούν συγκεκριμένο κίνδυνο κατά την οδήγηση του οχήματος** που είναι εξοπλισμένο με το εν λόγω σύστημα. Τέτοια «ανάγκη» υφίσταται μόνον όταν, κατά τον χρόνο της έγκρισης ΕΚ τύπου του συστήματος αναστολής ή του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με αυτό, καμία άλλη τεχνική λύση δεν καθιστά δυνατή την αποφυγή τέτοιων κινδύνων. **Εναπόκειται στα αιτούντα δικαστήρια να εξακριβώσουν αν τούτο ισχύει στην περίπτωση του συστήματος αναστολής με το οποίο είναι εξοπλισμένα τα επίμαχα οχήματα.** Το Δικαστήριο υπενθυμίζει πάντως, στο πλαίσιο αυτό, ότι απλώς και μόνον ο σκοπός της προστασίας του κινητήρα από τη συσσώρευση ρύπων και τη γήρανση δεν μπορεί να δικαιολογήσει την εγκατάσταση του συστήματος αναστολής <sup>2</sup>.

Εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν υφίσταται η ανωτέρω περιγραφείσα ανάγκη, **το σύστημα αναστολής απαγορεύεται εάν, υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης, θα έπρεπε να λειτουργεί κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους.** Πράγματι, εάν επιτρεπόταν ένα τέτοιο σύστημα, τούτο θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα να εφαρμόζεται συχνότερα η εξαίρεση απ' ό,τι η απαγόρευση και, κατά συνέπεια, θα θιγόταν δυσανάλογα η ίδια η αρχή του περιορισμού των εκπομπών οξειδίων του αζώτου.

Το Δικαστήριο διευκρινίζει, εξάλλου, ότι το γεγονός ότι ένα σύστημα αναστολής εγκαταστάθηκε μετά τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία δεν έχει σημασία προκειμένου να εκτιμηθεί αν απαγορεύεται η χρήση του.

**Όσον αφορά τα δικαιώματα των καταναλωτών σε περίπτωση έλλειψης συμμόρφωσης του αγορασθέντος αγαθού προς τους όρους της σύμβασης**, η εφαρμοστέα κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών ευρωπαϊκή νομοθεσία, δηλαδή η οδηγία 1999/44 <sup>3</sup>, προέβλεπε ότι ο καταναλωτής μπορεί να απαιτήσει από τον πωλητή την επισκευή ή αντικατάσταση του αγαθού, εκτός αν μια τέτοια πράξη είναι αδύνατη ή δυσανάλογη. Μόνον αν ο καταναλωτής δεν δικαιούται ούτε επισκευή ούτε αντικατάσταση ή αν ο πωλητής δεν έχει ολοκληρώσει έναν από τους εν λόγω τρόπους επανόρθωσης εντός εύλογου χρονικού διαστήματος ή χωρίς σημαντική ενόχληση του καταναλωτή δύναται ο τελευταίος να ζητήσει προσήκουσα μείωση του τιμήματος ή να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση. Ωστόσο, η υπαναχώρηση αποκλείεται εάν η έλλειψη συμμόρφωσης του αγαθού είναι ασήμαντη.

**Το Δικαστήριο διαπιστώνει συναφώς ότι ένα όχημα πρέπει να θεωρηθεί ότι δεν έχει τη συνήθη ποιότητα των αγαθών του ίδιου τύπου την οποία μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής και, επομένως, δεν είναι σύμφωνο προς τους όρους της σύμβασης εάν, μολονότι καλύπτεται από έγκυρη έγκριση ΕΚ τύπου και άρα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο οδικό δίκτυο, είναι εξοπλισμένο με απαγορευμένο σύστημα αναστολής.**

Επιπλέον, **μια τέτοια έλλειψη συμμόρφωσης δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «ασήμαντη»**, ακόμη και αν ο καταναλωτής, σε περίπτωση που γνώριζε την ύπαρξη και τη λειτουργία του εν λόγω συστήματος, θα είχε παρά

<sup>2</sup> Πρβλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Δεκεμβρίου 2020, CLCV κ.λπ. (Σύστημα αναστολής σε πετρελαιοκινητήρα), [C-693/18](#) (βλ. AT [αριθ. 170/20](#)).

<sup>3</sup> 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).

ταύτα αγοράσει το όχημα. Συνεπώς, δεν αποκλείεται καταρχήν η υπαναχώρηση από τη σύμβαση.

**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 και η σύνοψη των αποφάσεων ([C-128/20](#), [C-134/20](#) και [C-145/20](#)) είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής των αποφάσεων.

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

Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση των αποφάσεων διατίθενται από το «[Europe by Satellite](#)» 📞 (+32) 2 2964106

Μείνετε συνδεδεμένοι!

