



LEHDISTÖTIEDOTE nro 124/22

Luxemburgissa 14.7.2022

Unionin tuomioistuimen tuomiot asioissa C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen ja C-145/20 | Porsche Inter Auto ja Volkswagen

Dieselajoneuvojen varusteena oleva ohjelmisto, joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta tavanomaisten lämpötilojen vallitessa ja suurimman osan vuodesta, on kielletty estolaite

Koska tällainen ajoneuvon virhe ei ole vähäinen, ajoneuvoa koskevan kauppasopimuksen purkamisen ei ole lähtökohtaisesti poissuljettu

Itävallan tuomioistuimissa kantajina olevat Volkswagen-merkkisten ajoneuvojen, jotka on varustettu ohjelmistolla, joka vähentää pakokaasujen takaisinkierrätystä muun muassa havaitun lämpötilan mukaan, ostajat vaativat vuosina 2011–2013 tekemiensä kauppasopimusten purkamista.

Kyseisten tuomioistuinten antamien tietojen mukaan kyseinen ohjelmisto takaa Euroopan unionissa typen oksidien (NOx) päästöille säädettyjen raja-arvojen noudattamisen vain ulkolämpötilan ollessa 15–33 °C (jäljempänä lämpötilaikkuna). Lämpötilaikkunan ulkopuolella pakokaasujen takaisinkierrätyksen (EGR) aste pienenee lineaarisesti nollaan, mikä johtaa raja-arvojen ylittämiseen.

Tämä lämpötilaikkuna on seurausta Volkswagenin toteuttamasta kyseisten ajoneuvojen ohjelmiston päivityksestä, jonka tarkoituksena on korvata unionin oikeuden mukaan kielletty ohjelmisto. Saksan liittovaltion moottoriajoneuvoliikennevirasto oli hyväksynyt tämän päivityksen päädyttyään katsomaan, ettei siihen sisältynyt kiellettyä estolaitetta.

Itävallan ylin tuomioistuin, Eisenstadtin alioikeus ja Klagenfurtin alioikeus ovat esittäneet unionin tuomioistuimelle useita kysymyksiä tällaisen lämpötilaikkunan laillisuudesta ja ostajien mahdollisista oikeuksista niissä tapauksissa, joissa ostajat ovat kuluttajia, tosiseikkojen ajankohtana voimassa olleen unionin oikeuden mukaan.

Unionin tuomioistuin toteaa tänään antamissaan tuomioissa, että **laite, joka takaa typen oksidien päästöjen raja-arvojen noudattamisen vain lämpötilaikkunassa, on asetuksen N:o 715/2007¹ 5 artiklan 2 kohdan nojalla lähtökohtaisesti kielletty estolaite.**

Unionin tuomioistuin korostaa tältä osin yhtäältä, että alle 15 °C:n ulkolämpötilat ovat unionin alueella tavanomaisia. Toisaalta unionissa säädettyjä päästöjen raja-arvoja on noudatettava myös lämpötilan ollessa selvästi alle 15 °C. Näin ollen kyseessä olevan kaltainen ohjelmisto vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

¹ Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007 (EUVL 2007, L 171, s. 1).

Se seikka, että kyseinen laite suojaa EGR-venttiilin, EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukkasloukun kaltaisia moottorista erillisiä rakenneosia, ei yksinään tee siitä sallittua.

Asia voisi olla toisin, jos osoitettaisiin, että kyseinen laite on välttämättä tarpeen, jotta voidaan välttää näistä rakenneosista jonkin toimintahäiriöstä johtuvat moottorin vaurioitumisen tai vahingoittumisen välittömät riskit, jotka ovat niin vakavia, että niistä aiheutuu konkreettinen vaara samalla laitteella varustettua ajoneuvoa ajettaessa. Estolaite on tässä tarkoitetulla tavalla "tarpeen" ainoastaan silloin, kun tämän laitteen tai sillä varustetun ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän ajankohtana millään muulla teknisellä ratkaisulla ei voida välttää tällaisia riskejä. **Ennakkoratkaisua pyytäneiden tuomioistuinten tehtävänä on tarkistaa, päteekö tämä estolaitteeseen, jolla kyseiset ajoneuvot on varustettu.** Unionin tuomioistuin muistuttaa kuitenkin tässä yhteydessä, että estolaitteen asentaminen ei voi olla oikeutettua pelkästään moottorin suojaamiseksi likaantumiselta ja vanhentumiselta.²

Vaikka edellä mainittu tarve olisi olemassa, **estolaite on joka tapauksessa kielletty, jos sen pitäisi toimia tavanomaisissa liikenneolosuhteissa suurimman osan vuodesta.** Tällaisen laitteen salliminen saattaisi nimittäin johtaa siihen, että poikkeusta sovellettaisiin useammin kuin kieltoa, ja siten siihen, että tyypin oksidien päästöjen rajoittamisen periaatetta sellaisenaan loukattaisiin suhteettomasti.

Unionin tuomioistuin täsmentää lisäksi, että sillä seikalla, että estolaite on asennettu ajoneuvon käyttöönoton jälkeen, ei ole merkitystä arvioitaessa sitä, onko kyseisen laitteen käyttö kielletty.

Siltä osin kuin on kyse kuluttajien oikeuksista heidän ostettuaan tavaran, joka ei ole sopimuksen mukainen, tosiseikkojen ajankohtana sovellettavassa unionin lainsäädännössä eli direktiivissä 1999/44³ säädettiin, että kuluttaja voi vaatia myyjää korjaamaan tai vaihtamaan tavaran, jollei tämä ole mahdotonta tai epäsuhtaista. Kuluttaja voi vaatia sopimuksen purkamista ainoastaan, jos kuluttajalla ei ole oikeutta vaatia virheellisen tavaran korjaamista eikä vaihtamista tai jos myyjä ei ole käyttänyt kumpaakaan näistä oikaisutavoista kohtuullisen ajan kuluessa tai aiheuttamatta kuluttajalle huomattavaa haittaa. Kaupan purkamisen ei kuitenkaan tule kyseeseen, jos tavaran virhe on vähäinen.

Unionin tuomioistuin toteaa tältä osin, että ajoneuvon laatu ei ole sellainen kuin vastaavanlaisilla tavaroilla tavanomaisesti eikä sellainen, jota kuluttaja voi kohtuudella edellyttää, eikä se siten ole sopimuksen mukainen, jos ajoneuvo on varustettu kielletyllä estolaitteella, vaikka ajoneuvolla on voimassa oleva EY-tyyppihyväksyntä ja sitä voidaan näin ollen käyttää tieliikenteessä.

Tällaista virhettä ei myöskään voida pitää vähäisenä, vaikka kuluttaja olisi ostanut kyseisen ajoneuvon siinäkin tapauksessa, että hän olisi tiennyt kyseisen laitteen olemassaolosta ja toiminnasta. Näin ollen sopimuksen purkamisen ei ole lähtökohtaisesti poissuljettu.

HUOMAUTUS: Ennakkoratkaisupyynnön antaa jäsenvaltioiden tuomioistuimille mahdollisuuden tiedustella niiden käsiteltävänä olevan yksittäisen asian puitteissa unionin tuomioistuimelta unionin oikeuden tulkintaa tai unionin toimen pätevyyttä. Unionin tuomioistuin ei ratkaise kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevaa asiaa. Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on ratkaista asia unionin tuomioistuimen ratkaisun mukaisesti. Unionin tuomioistuimen ratkaisu sitoo vastaavalla tavoin muita kansallisia tuomioistuimia, jotka käsittelevät samanlaista ongelmaa.

² Ks. tältä osin unionin tuomioistuimen tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), [C-693/18](#) (ks. lehdistötiedote [nro 170/20](#)).

³ Kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista 25.5.1999 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/44/EY (EYVL 1999, L 171, s. 12).

Tämä on tiedotusvälineiden käyttöön tarkoitettu epävirallinen asiakirja, joka ei sido Euroopan unionin tuomioistuinta.

Tuomioiden [C-128/20](#), [C-134/20](#) ja [C-145/20](#) koko teksti julkaistaan CURIA-sivustolla tuomion julistamispäivänä.

Lisätietoja: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127

Kuvia tuomion julistamisesta on saatavilla sivustolla [Europe by Satellite](#) ☎ +32 2 296 4106

Pysykää kuulolla!

