

Χρήστος Παρασκευόπουλος  
Γιώργος Ψαράκης

Η προ ημερών αποκάλυψη του σκανδάλου απόκρυψης των πραγματικών εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx) , από τους πετρελαιοκινητήρες κατασκευής της Volkswagen, ήδη γνωστό ως «Diesel-gate» ή «Volks-gate» στις Η.Π.Α., προκάλεσε κύματα αντιδράσεων σε όλο τον κόσμο. Με το παρόν σημείωμα δίδεται μια συνοπτική εικόνα περί των δικαιωμάτων των ελλήνων καταναλωτών απέναντι στους διανομείς-πωλητές και στην κατασκευάστρια εταιρεία.

---

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2015

Η προ ημερών αποκάλυψη του σκανδάλου απόκρυψης των πραγματικών εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx)<sup>1</sup>, από τους πετρελαιοκινητήρες κατασκευής της Volkswagen, ήδη γνωστό ως «Diesel-gate» ή «Volks-gate» στις Η.Π.Α., προκάλεσε κύματα αντιδράσεων σε όλο τον κόσμο. Είναι τέτοια η έκτασή του που κατατάσσεται στις μεγαλύτερες εταιρικές απάτες όλων των εποχών, δεδομένου ότι αφορά τουλάχιστον 11 εκατομμύρια οχήματα παγκοσμίως και μάλιστα διαφορετικά μοντέλα όχι μόνο της ίδιας της Volkswagen, αλλά και της Audi, της Skoda και της Seat. Η περιβαλλοντική επίπτωση της απόκρυψης είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς, σύμφωνα με ανάλυση της Guardian, η επιπλέον εκπομπή οξειδίων του αζώτου από τους κινητήρες αυτούς ισούται κατ' έτος με το σύνολο των σχετικών εκπομπών από όλα τα οχήματα, τη βιομηχανία, τη γεωργία και τους σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας του Ην. Βασιλείου (!)<sup>2</sup>.

Εν συντομία, η Volkswagen είχε εγκαταστήσει στον ηλεκτρονικό υπολογιστή, που ελέγχει τη λειτουργία του αυτοκινήτου, ένα λογισμικό, το οποίο λαμβάνοντας υπόψη του δεδομένα, όπως τη θέση του τιμονιού, την ταχύτητα, τη διάρκεια λειτουργίας του κινητήρα και τη βαρομετρική πίεση, ενεργοποιούσε το σύστημα περιορισμού εκπομπής οξειδίων του αζώτου όταν αντιλαμβανόταν ότι βρισκόταν σε περιβάλλον

---

<sup>1</sup> Στα οποία αποδίδονται πλήθος ασθενειών του αναπνευστικού συστήματος και καρκινογενέσεις.

<sup>2</sup><http://www.theguardian.com/business/2015/sep/22/vw-scandal-caused-nearly-1m-tonnes-of-extra-pollution-analysis-shows>: «Volkswagen's rigging of emissions tests for 11m cars means they may be responsible for nearly 1m tonnes of air pollution every year, roughly the same as the UK's combined emissions for all power stations, vehicles, industry and agriculture, a Guardian analysis suggests.» και «Guardian analysis found those US vehicles would have spewed between 10,392 and 41,571 tonnes of toxic gas into the air each year, if they had covered the average annual US mileage. If they had complied with EPA standards, they would have emitted just 1,039 tonnes of NOx each year in total».

εργαστηριακής δοκιμής. Αντίθετα υπό φυσιολογικές οδικές συνθήκες, το σύστημα αυτό απενεργοποιείται, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η εκπομπή οξειδίων του αζώτου κατά 10 έως 40 φορές πάνω από το επιτρεπόμενο όριο της αμερικανικής νομοθεσίας. Ο λόγος ήταν η αδυναμία της VW να κατασκευάσει κινητήρες πετρελαίου που να παρέχουν αρκετή απόδοση, χωρίς όμως να υπερβαίνουν τα επιτρεπόμενα όρια οξειδίων του αζώτου<sup>3</sup>.

Στις 18 Σεπτεμβρίου η Υπηρεσία Προστασίας του Περιβάλλοντος των Η.Π.Α (EPA), γνωστοποίησε στην Volkswagen Group πως κινεί τη σχετική διαδικασία για την παραβίαση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας (Clean Air Act)<sup>4</sup> και τις αμέσως επόμενες ημέρες ο ίδιος ο CEO της VW παραδέχθηκε δημόσια πως η υπόθεση αφορά 11 εκατομμύρια οχήματα της VW, της Audi, της Skoda και της Seat, στα οποία είναι εγκατεστημένος ο κινητήρας τύπου EA 189, ενώ παράλληλα ανεστάλησαν οι πωλήσεις συγκεκριμένων αυτοκινήτων στις Η.Π.Α και στην Ελβετία. Ακόμη βεβαίως είναι πιθανό να μην έχει αποκαλυφθεί το σύνολο των κινητήρων και των μοντέλων επί των οποίων ήταν εγκατεστημένο το επίμαχο λογισμικό. Η γερμανική εταιρεία Bosch, δημιουργηματο της οποίας είναι το επίμαχο λογισμικό, φέρεται να είχε προειδοποιήσει την VW από το 2007 ότι το λογισμικό προορίζεται μόνο για δοκιμές, επισημαίνοντας ότι η τοποθέτησή του σε οχήματα είναι παράνομη. Εν τέλει η VW άφησε να εννοηθεί πως θα προχωρήσει σε αντικατάσταση των επίμαχων κινητήρων, ενώ και ο γενικός διευθυντής της Kosmocar, αντιπροσώπου της VW και της Audi στην Ελλάδα, εκτίμησε, χωρίς βέβαια να δεσμευθεί, πως θα ξεκινήσει σύντομα η «αποκατάσταση των παρενεργειών που έχει το επίμαχο λογισμικό»<sup>5</sup>.

Ενώ ήδη έχουν κινηθεί οι διοικητικές διαδικασίες τόσο στις Η.Π.Α, όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που πιθανόν να καταλήξουν σε πρόστιμα ανερχόμενα σε δισεκατομμύρια ευρώ, προς το παρόν στις Η.Π.Α, στη Γερμανία και στη Νορβηγία έχουν ξεκινήσει και ποινικές διαδικασίες κατά των εμπλεκόμενων προσώπων. Πέραν όμως αυτών, στις Η.Π.Α έχουν υποβληθεί ήδη 34 συλλογικές αγωγές (class-actions) από ομάδες καταναλωτών, που επιδιώκουν την αποζημίωσή τους για το «επιπλέον» τίμημα που κατέβαλαν για την αγορά των υποτιθέμενων οικολογικών αυτοκινήτων, για τη μείωση της αξίας των οχημάτων τους λόγω της αποκάλυψης της πραγματικής τους κατάστασης, αλλά και για την επίδραση των οχημάτων αυτών στο περιβάλλον, επικαλούμενοι την αμερικανική νομοθεσία περί προστασίας του καταναλωτή, περί απαγόρευσης αθέμιτων εμπορικών πρακτικών και περί απάτης<sup>6</sup>. Βεβαίως στο

---

<sup>3</sup> Αναλυτικά <http://www.vox.com/2015/9/21/9365667/volkswagen-clean-diesel-recall-passenger-cars>

<sup>4</sup> [http://www.eenews.net/assets/2015/09/21/document\\_cw\\_01.pdf](http://www.eenews.net/assets/2015/09/21/document_cw_01.pdf)

<sup>5</sup> <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26519&subid=2&pubid=113759967>

<sup>6</sup> Χαρακτηριστική η ακόλουθη αγωγή ενώπιον Δικαστηρίου της Καλιφόρνια, πολιτείας με αυστηρή νομοθεσία προστασίας των καταναλωτών:

[http://www.cpmlegal.com/media/news/227\\_VW-%20SMITH\\_MEYLER-%20CLASS%20ACTION%20COMPLAINT-%20E-FILED%20VERSION.pdf](http://www.cpmlegal.com/media/news/227_VW-%20SMITH_MEYLER-%20CLASS%20ACTION%20COMPLAINT-%20E-FILED%20VERSION.pdf)

αμερικανικό αστικό δίκαιο, σε αντίθεση με το ελληνικό, υφίσταται και ο θεσμός της «τιμωρητικής αποζημίωσης» (punitive damages), ώστε το ποσό που θα κληθεί να καταβάλει στους ενάγοντες η VW να υπερβαίνει κατά πολύ την άμεσα αποτιμητή σε χρήμα ζημία τους, λόγω της έντονης αποδοκμασίας της έννομης τάξης σε τέτοιες πρακτικές και συνυπολογιζόμενων του συνολικού οικονομικού οφέλους της VW και της περιβαλλοντικής ζημίας.

Τίθεται λοιπόν το ζήτημα αν και οι έλληνες καταναλωτές, κάτοχοι αυτοκινήτων που φέρουν το επίμαχο λογισμικό, έχουν αντίστοιχες αξιώσεις, σε ποια έκταση και κατά ποίου.

Αρχικά, προκύπτει ευθύνη του πωλητή-διανομέα για παράβαση των διατάξεων του δικαίου της πώλησης σύμφωνα με τον Ελληνικό Αστικό Κώδικα. Τα συγκεκριμένα οχήματα προφανώς δεν ανταποκρίνονται στη σύμβαση λόγω σημαντικού πραγματικού ελαττώματος, με συνέπεια οι αγοραστές να δικαιούνται να απαιτήσουν από τον πωλητή-διανομέα αυτοκινήτων απ' όπου το αγοράσανε:

- είτε την αντικατάσταση του οχήματός τους με καινούργιο ίδιων χαρακτηριστικών εφοδιασμένο με έναν μη ρυπογόνο κινητήρα,
- είτε την αντικατάσταση-επισκευή του κινητήρα του οχήματός τους (εφόσον αυτό είναι εφικτό να γίνει χωρίς μεταβολή των λοιπών χαρακτηριστικών του κινητήρα, όπως π.χ. της απόδοσης ή κατανάλωσης),
- είτε την μείωση του τιμήματος πώλησης, δηλαδή την επιστροφή μέρους των καταβληθέντων χρημάτων, το οποίο μέρος αντιστοιχεί στη διαφορά του τιμήματος πώλησης που καταβλήθηκε και της μειωμένης αξίας ενός αυτοκινήτου με τον ρυπαίνοντα κινητήρα,
- είτε την επιστροφή των χρημάτων που κατέβαλαν για την αγορά (του πλήρους τιμήματος δηλαδή), έχοντας, όμως, ταυτόχρονα την υποχρέωση να επιστρέψουν το αυτοκίνητο στον πωλητή (άσκηση δικαιώματος υπαναχώρησης – λαμβάνοντας υπόψη ότι το συγκεκριμένο ελάττωμα είναι ουσιώδες καθότι, εκ πρώτης όψης, η άρση του καθίσταται δυσχερής) και τέλος,
- χωρίς να κάνουν τίποτα από τα παραπάνω, αποζημίωση ίση με τη μειωμένη αξία του οχήματος τους λόγω του συγκεκριμένου προβληματικού κινητήρα και της μειωμένης μεταπωλητικής αξίας αυτού (καθότι τα χαρακτηριστικά του κινητήρα αποτελούν συμφωνημένες-συνομολογημένες ιδιότητες).

Υπό οποιαδήποτε εκδοχή των ανωτέρω κρίσιμο μέγεθος είναι σίγουρα η ευλόγως αναμενόμενη μείωση της αξίας εν γένει των οχημάτων της Volkswagen παγκοσμίως, λόγω του πλήγματος που υπέστη η φήμη της εταιρείας σχετικά με την ποιότητα των προϊόντων της. Οι γερμανικές αυτοκινητοβιομηχανίες είναι γενικώς γνωστές για την

ποιότητα των οχημάτων τους και ιδίως την αξιοπιστία των χαρακτηριστικών τους. Τούτο τίθεται πλέον γενικώς στο καταναλωτικό κοινό εν αμφιβόλω, με συνέπεια την αντίστοιχη μείωση του επιπλέον τιμήματος που είναι διατεθειμένοι να διαθέσουν σε αντάλλαγμα της αξιοπιστίας αυτής. Είναι εύλογο πως το καταναλωτικό κοινό δεν πρόκειται να εμπιστευτεί εξίσου στο μέλλον τα προϊόντα μιας εταιρείας που μόλις ενεπλάκη σε ένα από τα μεγαλύτερα σκάνδαλα εταιρικής εξαπάτησης.

Όλες οι παραπάνω, όμως, ενέργειες στρέφονται κατά του πωλητή-διανομέα του αυτοκινήτου και όχι κατά της παραγωγού γερμανικής εταιρείας VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT. Εναντίον της τελευταίας μπορούν οι ιδιοκτήτες των επίμαχων ελαττωματικών οχημάτων να στραφούν με βάση τις διατάξεις του νόμου περί προστασίας καταναλωτή (νόμος 2251/1994) απαιτώντας αποζημίωση για την ζημία που προκάλεσαν και συνεχίζουν να προκαλούν οι επίμαχοι κινητήρες στο φυσικό περιβάλλον, ιδίως στην ατμόσφαιρα. Σύμφωνα με ειδική διάταξη του νόμου περί προστασίας καταναλωτή, στην έννοια της ζημίας συμπεριλαμβάνονται και αυτές που προκαλούνται στο δικαίωμα χρήσης περιβαλλοντικών αγαθών. Τούτη η απολύτως πρωτότυπη για τα ευρωπαϊκά δίκαια προστασίας του καταναλωτή νομοθετική πρόβλεψη κινείται στην κατεύθυνση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Η ελληνική νομολογία αναγνωρίζει σε πλήθος αποφάσεων<sup>7</sup> ότι σεβασμός και η προστασία των αξιών που συνθέτουν την υπόσταση του ανθρώπου «αποτελούν την πρωταρχική υποχρέωση της Πολιτείας» κατ' άρθρο 2 παρ. 1 του Συντάγματος, ενώ το άρθρο 5 παρ. 1 καθιερώνει επίσης το δικαίωμα ανάπτυξης της προσωπικότητας, το οποίο θεωρείται ως κύριο γενικό θεμελιώδες δικαίωμα. Παρ' όλο που το Σύνταγμα αναγνωρίζει και προστατεύει με διαφορετικές διατάξεις την αξία και την προσωπικότητα του ανθρώπου αφ' ενός και το δικαίωμα στο περιβάλλον αφ' ετέρου, τα πιο πάνω έννομα αγαθά είναι αλληλένδετα και αλληλοσυμπληρούμενα. Αποτελούν αδιάσπαστη ενότητα, με την έννοια ότι κάθε υποβάθμιση του δεύτερου συνεπάγεται και προσβολή της αξίας του ανθρώπου και της προσωπικότητάς του.

Περαιτέρω το περιβάλλον στο ιδιωτικό δίκαιο ορίζεται ως το σύνολο των αγαθών που συνθέτουν τον ζωτικό χώρο του ανθρώπου και περιλαμβάνει όλα τα φυσικά και τεχνητά αγαθά, χάρη στα οποία δημιουργείται και αναπτύσσεται η προσωπικότητα του ατόμου και τα οποία είναι απαραίτητα για την επιβίωση, την υγιεινή διαβίωση και την εξασφάλιση ποιότητας ζωής. **Προσβολή δε του δικαιώματος χρήσεως του ζωτικού χώρου επέρχεται όταν διαταράσσεται από τρίτους στοιχείο του ζωτικού χώρου κατά τέτοιο τρόπον, ώστε να αλλοιώνεται ή να καταργείται η κοινή ωφέλεια που πηγάζει από τη χρήση του συγκεκριμένου πράγματος, είτε να καθίσταται αδύνατη η χρήση του στοιχείου αυτού ή άλλου συνδεόμενου με αυτό.** Όπως έχει παρατηρήσει

---

<sup>7</sup> Χαρακτηριστικότερη η πρόσφατη υπ' αριθμ. 464/2014 του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιά, αφορώσα την περιβαλλοντική καταστροφή που προκάλεσε το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond στη Σαντορίνη.

και ο Άρειος Πάγος στην υπ' αριθμ. 1574/2014 απόφασή του «Προσβολή ως προς αυτή την πλευρά του δικαιώματος της προσωπικότητας μπορεί να προκαλείται και όταν διαταράσσεται η ωφέλεια από την απόλαυση του φυσικού περιβάλλοντος **και ειδικότερα, όσον αφορά την ατμόσφαιρα, με την εκπομπή ρύπων και αναθυμιάσεων**. Εάν η εκπομπή είναι τόσο ισχυρή ώστε να απειλεί και την υγεία των κοινωνιών τότε επέρχεται προσβολή και ως μία επιπλέον έκφανση του γενικού δικαιώματος της προσωπικότητας, εκείνης που αφορά το ειδικότερο δικαίωμα στην υγεία».

Συνεπώς, στηριζόμενος ο ιδιοκτήτης ενός επίμαχου οχήματος αφενός στα σχετικά άρθρα του Αστικού μας Κώδικα, αφετέρου στις διατάξεις του νόμου περί της προστασίας του καταναλωτή, έχει τη δυνατότητα να στραφεί όχι μόνο κατά του έλληνα πωλητή-διανομέα αλλά και κατά της κατασκευάστριας γερμανικής εταιρείας αξιώνοντας αποζημίωση για την ηθική του βλάβη εξαιτίας της σοβαρότατης αλλοίωσης του ατμοσφαιρικού αέρα που προκλήθηκε από τους εν θέματι κινητήρες.

Τέλος, αξίζει να γίνουν τρεις ακόμα επισημάνσεις:

α) Όλα τα περιγραφόμενα ανωτέρω δικαιώματα του αγοραστή κατά του πωλητή μπορούν να ασκηθούν νομίμως εκτός κι αν έχει παρέλθει ο χρόνος εγγύησης καλής λειτουργίας που δίδεται με την αγορά του αυτοκινήτου και έχουν παρέλθει σε κάθε περίπτωση και δύο έτη από την αγορά του αυτοκινήτου.

β) Ο αγοραστής-ιδιοκτήτης του επίμαχου οχήματος είναι αυτός που κατ' αρχήν θα επιλέξει ποιο από τα παραπάνω δικαιώματά του θα ασκήσει. Ακόμα κι αν κληθούν όλοι οι ιδιοκτήτες των συγκεκριμένων οχημάτων από τους πωλητές προς επισκευή/αντικατάσταση των κινητήρων, **δεν είναι υποχρεωμένοι** οι αγοραστές να δεχτούν τον συγκεκριμένο τρόπο ικανοποίησης καθώς δύναται να διεκδικήσουν οποιοδήποτε από τα λοιπά δικαιώματά τους δικαστικώς. Εξάλλου, εφόσον χρειαστεί μετατροπή στο σύστημα του κινητήρα, ενδεχομένως να υπάρξει επιβάρυνση της κατανάλωσης και της απόδοσης αυτού, συνέπειες που ορισμένοι ιδιοκτήτες ίσως δεν θελήσουν να αποδεχτούν.

γ) Οι ιδιοκτήτες-αγοραστές μπορούν να στηρίξουν τις αξιώσεις τους αποζημίωσης και σε άλλες νομικές βάσεις, οι οποίες όμως κατά βάση θα καταλήγουν στα ίδια παραπάνω αποτελέσματα (βλ. π.χ. διατάξεις για την απαγόρευση των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών κτλ).

