Asia C-440/20

Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä

Jättämispäivä:

18.9.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Stuttgart (Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

18.9.2020

Kantaja:

S.

Vastaaja:

AD GmbH

Pääasian oikeudenkäynnin kohde

Oikeusturvavakuutusta koskeva kanne, jossa vaaditaan korvaussitoumusta kanteelle, jonka kantaja on nostanut autonvalmistajaa vastaan saadakseen vahingonkorvausta sillä perusteella, että pakokaasun ohjausta on manipuloitu hänen ostamassaan ajoneuvossa.

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeusperusta

Unionin oikeuden tulkinta, SEUT 267 artikla

Ennakkoratkaisukysymykset

1. Käsitteen ”estolaite” tulkinta

1-1: *Onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että käsite ”rakenteeseen kuuluva laite” käsittää yksinomaan fyysisen rakenteen mekaaniset osat?*

TYÖASIAKIRJA

Jos kysymykseen 1-1 vastataan kieltävästi:

1-2: *Onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmä käsittää ainoastaan moottoriin jälkikäteen asennetun pakokaasujen puhdistuslaitteen (esim. dieselajoneuvojen hapetuskatalysaattorit, dieselhiukkassuodattimet, typen oksidien (NO_x) päästöjä vähentävät katalysaattorit)?*

1-3: *Onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmä käsittää sekä moottorin sisäiset että ulkoiset toimenpiteet päästöjen vähentämiseksi?*

2. Käsitteen ”tavanomaisessa käytössä” tulkinta

2-1: *Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että käsitteellä ”tavanomaisessa käytössä” kuvataan ainoastaan ajo-olosuhteita uudessa eurooppalaisessa ajosyklissä (NEDC)?*

Jos kysymykseen 2-1 vastataan kieltävästi:

2-2: *Onko asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa, luettuna yhdessä 5 artiklan 1 kohdan kanssa, tulkittava ja sovellettava siten, että valmistajien on taattava, että asetuksen liitteessä I säädettyjä päästörajoja noudatetaan myös jokapäiväisessä käytössä?*

Jos kysymykseen 2-2 vastataan myöntävästi:

2-3: *Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että käsitteellä ”tavanomaisessa käytössä” kuvataan tosiasiallisia ajo-olosuhteita jokapäiväisessä käytössä?*

Jos kysymykseen 2-3 vastataan kieltävästi:

2-4: *Onko asetuksen 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että käsitteellä ”tavanomaisessa käytössä” kuvataan tosiasiallisia ajo-olosuhteita jokapäiväisessä käytössä, jossa keskinopeus on 33,6 km/h ja enimmäisnopeus 120,00 km/h?*

3. Lämpötilaperusteisten päästöjenrajoitusstrategioiden sallittavuus

3-1: *Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että on kiellettyä varustella ajoneuvo siten, että se osa, joka voi vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu siten, että pakokaasun takaisinkierrätysosuus on säädetty niin, että se takaa vähäpäästöisen toimintamoodin vain 20 ja 30 celsiusasteen välillä ja että kyseinen osuus pienenee tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella asteittain?*

Jos kysymykseen 3-1 vastataan kieltävästi:

TYÖASIAKIRJA

3-2: *Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että estolaite on samoin kielletty, jos se suojaa moottoria jatkuvasti 20–30 celsiusasteen lämpötilaikkunan ulkopuolella ja sen seurauksena pakokaasujen takaisinkierrätys vähenee merkittävästi?*

4. Poikkeuksessa tarkoitetun käsitteen ”perustellusti tarpeen” tulkinta

4-1: *Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmien käytön on katsottava olevan perustellusti tarpeen kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla vain, jos kyseisen ajoneuvomallin tyyppihyväksynnän antamisajankohtana saatavilla olevan huipputekniikan käytöstä huolimatta ei voitu suojata moottoria vaurioitumiselta tai vahingolta eikä varmistaa ajoneuvon turvallista toimintaa?*

Jos kysymykseen 4-1 vastataan kieltävästi:

4-2: *Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmien käytön ei ole katsottava olevan perustellusti tarpeen kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla, jos moottorinohjausjärjestelmään tältä osin tallennetut parametrit on valittu siten, että lämpötilaperusteisuutensa vuoksi pakokaasujen puhdistus ei käynnisty ollenkaan tai käynnistyy ainoastaan rajoitetusti suurimman osan vuodesta odotettavissa olevien lämpötilojen vuoksi?*

5. Poikkeuksessa tarkoitetun käsitteen ”vaurioituminen” tulkinta

5-1: *Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että tarkoitus on suojata ainoastaan moottoria vaurioitumiselta?*

5-2: *Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että vaurioitumisen käsitteestä ei katsota olevan kyse, jos se koskee niin kutsuttuja kuluvia osia (kuten EGR-venttiiliä)?*

5-3: *Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että tarkoitus on suojata vaurioitumiselta tai vahingolta myös muita ajoneuvon osia, erityisesti pakokaasujen käsittelemiseksi asennettuja komponentteja?*

6. Unionin oikeuden rikkomisen oikeudelliset vaikutukset ja seuraamukset

6-1: *Onko asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa, 4 artiklan 2 kohdan toista alakohtaa, 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa sekä 13 artiklaa tulkittava ja sovellettava siten, että niillä suojataan ainakin myös ajoneuvon, joka ei ole asetuksen N:o 715/2007 vaatimusten mukainen, ostajan taloudellista itsemääräämisoikeutta?*

Jos kysymykseen 6-1 vastataan kieltävästi:

TYÖASIAKIRJA

6-2: *Onko asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa, 4 artiklan 2 kohdan toista alakohtaa, 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa sekä 13 artiklaa tulkittava ja sovellettava siten, että jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusmekanismista, jossa ajoneuvojen ostajille annetaan tehokkaaseen vaikutukseen liittyvistä syistä kanneoikeus markkinoita sääntelevän unionin oikeuden noudattamisen takaamiseksi?*

6-3: a) *Onko asetuksen N:o 715/2007 13 artiklan 1 kohdan toisen virkkeen käsitettä ”tehokkaat, oikeasuhteiset ja vaikuttavat” toimenpiteet tulkittava siten, että tavanomaisessa käytössä aiheutunutta ajoneuvon ostajan vahinkoa ei voida kuitata tai alentaa sen vuoksi, että hänellä on ollut tosiasiallinen mahdollisuus käyttää ajoneuvoa, joka ei vastaa asetusta N:o 715/2007?*

b) *Kieltääkö unionin oikeuteen sisältyvä tehokkaan vaikutuksen ajatus sen, että asetuksen N:o 715/2007 13 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä tarkoitetun ”tehokkaan, oikeasuhteisen ja varoittavan” toimenpiteen käsite olisi erilainen sen mukaan, onko asetuksen N:o 715/2007 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu rikkomus tehty tahallisesti vai vain tuottamuksellisesti, ja ostetun ajoneuvon tosiasiallisen käyttömahdollisuuden vähentäminen vahingonkorvauksesta olisi oikeutettua vain viimeksi mainitussa tapauksessa?*

c) *Onko asetuksen N:o 715/2007 13 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä tarkoitettua ”tehokkaan, oikeasuhteisen ja varoittavan” toimenpiteen käsitettä tulkittava siten, että myös silloin, jos etu hyvitetään, ajoneuvon valmistajan on suoritettava taloudellista käyttökorvausta saamastaan pääomasta ja vastasuoritukselle on siis maksettava korkoa?*

d) *Onko asetuksen N:o 715/2007 13 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä tarkoitettua ”tehokkaan, oikeasuhteisen ja varoittavan” toimenpiteen käsitettä tulkittava siten, että asetuksen N:o 715/2007 vastaisen ajoneuvon valmistajalta on joka tapauksessa evättävä ensimmäisen vakavan takaisinvetoa koskevan määräyksen ajankohdasta lukien mahdollisuus vaatia tosiasiallisen käyttömahdollisuuden kuittaamista vastasuorituksesta?*

6-4: *Onko direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohtaa ja 26 artiklan 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että valmistaja laiminlyö direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan mukaisen velvollisuutensa antaa voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus, jos se on asentanut ajoneuvoon asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kielletyn estolaitteen, ja tällaisen ajoneuvon markkinoille saattaminen rikkoo direktiivin 2007/46/EY 26 artiklan 1 kohdan mukaista kieltoa myydä ajoneuvoja ilman voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta?*

6-5: *Onko asetuksen N:o 715/2007 sekä direktiivin 2007/46/EY tavoitteena ja tarkoituksena, että asetuksen N:o 715/2007 liitteessä I vahvistetut päästörajat tai direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdassa, luettuna yhdessä asetuksen N:o 385/2009 kanssa, tarkoitettu vaatimustenmukaisuustodistus synnyttävät ostajia*

TYÖASIAKIRJA

suojaavia oikeuksia siten, että laadun perustana olevien asetuksen päästörajojen tai ajoneuvon rekisteröintiä koskevien säännösten rikkomisesta seuraa, ettei valmistaja saa unionin oikeuden nojalla vähentää maksettavasta korvauksesta ajoneuvon käytöstä saatua etua, jos ajoneuvoa koskeva sopimus purkautuu?

Unionin oikeussäännöt, joihin viitataan

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: 3 artiklan 10 kohta, 4 artiklan 1 ja 2 kohta, 5 artiklan 1 ja 2 kohta ja 13 artikla.

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annettu komission asetus (EY) N:o 692/2008: 3 artiklan 6 ja 9 kohta.

Moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta 18.6.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009: 2 artiklan 1 kohta, 3 artiklan 8 kohta ja 5 artiklan 3 kohta.

Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) liitteen IX korvaamisesta 7.5.2009 annettu komission asetus (EY) N:o 385/2009: liite IX.

Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) 5.9.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY: 18 artiklan 1 kohta ja 26 artiklan 1 kohta.

Kansainvälisen oikeuden oikeussäännöt, joihin viitataan

Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UN-ECE) sääntö nro 83 – Yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat ajoneuvojen hyväksyntää epäpuhtauspäästöjen osalta moottorin polttoainevaatimusten mukaan [2015/1038] (EUVL 2015, L 172, s. 1): 2.16 kohta

TYÖASIAKIRJA

Kansalliset oikeussäännöt, joihin viitataan

Saksan siviililaki (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB): 823, 826, 849 ja 249 §;

Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-hyväksynnästä annettu asetus (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, jäljempänä EG-FGV): 6 §:n 1 momentti.

Lyhyt esitys tosiseikoista ja pääasian oikeudenkäynnistä

1 Kantaja osti 15.3.2012 BMW-merkkisen X3 XDrive 25D Euro 5 -mallin ajoneuvon. Ajoneuvo ensirekisteröitiin maaliskuussa 2012. Vastaaja ja kantaja ovat tehneet sopimuksen oikeusturvavakuutuksesta.

2 Kantaja ilmoitti 27.3.2019 päivätyllä kirjelmällä vastaajalle haluavansa esittää vaatimuksia, jotka perustuivat hänen hankkimansa ajoneuvon pakokaasun ohjauksen manipulaatioon, ja vaati korvaussitoumusta. Vastaaja kieltäytyi 2.5.2019 päivätyllä kirjeellään antamasta korvaussitoumusta perustellen tätä sillä, että BMW AG:n moottoreissa ei ole todettu testisyklin tunnistavaa järjestelmää vaan ainoastaan lämpötilaikkuna, mikä on tämänhetkisen saksalaisen tai eurooppalaisen oikeustilan perusteella sallittua.

3 Tällä perusteella tehtiin välimiespäätös, joka vastaaja ei kuitenkaan hyväksynyt. Se vetosi muun muassa siihen, että kantajan ajoneuvosta ei ollut annettu viranomaisten takaisinvetomääräystä eikä sellaista ollut odotettavissa. Myöhemmin kantaja nosti vastaajaa vastaan kanteen korvaussitoumuksen myöntämiseksi.

Pääasian asianosaisten keskeiset väitteet

4 Kantaja esittää, että lämpötilaikkunan käyttäminen on lähtökohtaisesti kiellettyä. Tästä syystä hänellä on oikeus esittää ajoneuvovalmistajaa vastaan sopimukseen perustumatonta vahingonkorvausta koskevia vaatimuksia BGB:n 823 §:n 2 momentin, luettuna yhdessä asetuksen N:o 715/2007 kanssa, sekä BGB:n 826 §:n nojalla. Vastaajan on ehdottomasti annettava korvaussitoumus näitä vaatimuksia varten. Kun kyseessä on sopimuksen purkaminen, kantajan ei tarvitse maksaa käyttökorvausta ajoneuvon tosiasiallisen käytön ajalta, koska tämä velvoite on unionin oikeuden vastainen.

5 Vastaaja vetoaa siihen, että Saksan liittotasavallan moottoriajoneuvovirasto (Kraftfahrt-Bundesamt) ei ole määrännyt kyseistä ajoneuvomallia vedettäväksi takaisin markkinoilta eikä virallinen syyttäjä ole aloittanut vastaavaa

TYÖASIAKIRJA

tutkintamenettelyä. Tästä syystä korvaussitoumus on evättävä. Sellaisen ajoneuvon saattaminen liikenteeseen, jonka moottori on varustettu lämpötilaikkunalla, ei merkitse BGB:n 826 §:ssä tarkoitettua tahallista hyvien tapojen vastaista vahingon aiheuttamista. Asetus N:o 715/2007 ei ole BGB:n 823 §:n 2 momentissa tarkoitettu suojeleva laki. Koska euronormien mukaiset päästörajat liittyvät tämän lisäksi yksityiskohtaisesti säädettyihin testiolosuhteisiin, on merkityksetöntä, millaisia päästöjä ajoneuvolla on muulloin kuin merkityksellisissä testiolosuhteissa – jokapäiväisessä käytössä.

6 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua perustellun tarpeellisuuden käsitettä on tulkittava siten, että se oikeuttaa kaikki – etukäteen tarkasteltavat – toimenpiteet moottorin osien suojaamiseksi vaurioitumiselta. Nyt käsiteltävässä asiassa riidanalainen käyttöolosuhteista riippuva pakokaasun takaisinkierrätys (jäljempänä EGR), joka vähenee ympäröivän ilman lämpötilan aletessa, on oikeutettua osien suojaamiseksi.

7 Joka tapauksessa kantajan saama hyöty pitäisi ylimmän tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti vähentää vahingonkorvauksesta.

Lyhyt yhteenveto ennakkoratkaisupyynnön perusteluista

8 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin esittelee aluksi dieselmoottoreiden pakokaasujen puhdistuksen, erityisesti lämpötilaikkunan, tekniset perusteet. Se esittää siinä yhteydessä, että kaikissa tunnetuissa uusissa dieselmoottoreissa on vähintään yksi EGR-kanava.

9 EGR:ssä osa moottorin imemästä ilmamassassa korvataan pakokaasulla. Pakokaasu syötetään EGR-venttiilin kautta. Koska kuumat, takaisinkierrätetyt pakokaasut kohtaavat viilennetyn raittiin ilman, jota virtaa jäähdyttimistä, syntyy lähtökohtaisesti tukkeutumisen tai karstoittumisen vaara. Nämä saattavat johtaa EGR-venttiilin toimintahäiriöön. Nokeentumisvaara lisääntyy kylmissä ulkolämpötiloissa, kun puolestaan pakokaasujen takaisinkierrätys toimii täysimääräisesti ainoastaan 20–30 celsiusasteen ulkolämpötilassa.

10 Tämän vaaran välttämiseksi vain osa pakokaasuista takaisinkierrätetään. Koska päästörajojen noudattaminen ei ole mahdollista pelkästään moottorin sisäisillä toimenpiteillä, käytetään toissijaisia toimenpiteitä, joita toteutetaan pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmillä. Pakokaasujen jälkikäsittelyosina käytetään hapetuskatalysaattorien ja dieselhiukkassuodattimien lisäksi yleensä typen oksidien (NO_X) päästöjä vähentäviä katalysaattoreita sekä SCR-katalysaattoreita (Selective Catalytic Reduction). Riidanalaisessa ajoneuvossa ei ole SCR-katalysaattoria.

11 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin viittaa käsiteltävänään olevan asian osalta aluksi siihen, että oikeusturvavakuutuksesta, joka perustuu sopimuspuolten keskenään tekemään oikeusturvavakuutussopimukseen, on lähtökohtaisesti annettava oikeusturva, joka kattaa vakuutuksenottajan oikeudellisten etujensa

TYÖASIAKIRJA

ajamiseksi tarvitsemat palvelut, mikäli etujen ajamisen menestyminen näyttää riittävän lupaavalta. Täytyy siis olla vähintään yhtä todennäköistä, että oikeusriita päättyy vakuutuksenottajan kannalta myönteisesti. Lisäksi täytyy vaikuttaa mahdolliselta, että vakuutuksenottaja kykenee esittämään sallittujen ja asianmukaisten todisteiden avulla näytön tosiseikoista, joista hänellä on todistustaakka. Menestymisen todennäköisyyden arvioinnissa ei kuitenkaan lähtökohtaisesti arvioida näyttömahdollisuuksia näytön etukäteisarvioinnin avulla.

12 Todennäköisyysennustetta voidaan nyt käsiteltävässä asiassa selventää vasta unionin tuomioistuimelle esitetyn pyynnön jälkeen. Jo korvaussitoumusta koskevassa menettelyssä on asian ratkaisemisen kannalta merkityksellistä, onko asetus N:o 715/2007 tai direktiivi 2007/46 luonteeltaan kolmansia osapuolia suojeleva. Lisäksi on selvennettävä, sopiiko lämpötilaikkuna yleisesti yhteen asetuksen N:o 715/2007 kanssa ja voiko mahdollinen asetuksen rikkominen johtaa oikeuteen saada vahingonkorvausta BGB:n 823 §:n 2 momentin perusteella, luettuna yhdessä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n 1 momentin tai asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan kanssa.

13 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mielestä lämpötilaikkunoiden käyttö dieselmoottoreissa on lähtökohtaisesti kiellettyä. Siinä yhteydessä on merkityksetöntä, onko Kraftfahrt-Bundesamt määrännyt takaisinvedosta vai ei. Tehokas vaikutus (*effet utile*) edellyttää, että ajoneuvon ostajan saataville annetaan seuraamusmekanismi, jonka täytäntöönpanokelpoisuus ei nimenomaan riipu siitä, reagoiko Kraftfahrt-Bundesamt normirikkomisiin takaisinvetomääräyksellä.

14 Kantaja nojautuu vahingonkorvausvaatimuksessaan, jota varten se vaatii vakuutusturvan täytäntöönpanoa, siihen, että ajoneuvon valmistaja on saanut hänet antamaan tahtomattaan sitoumuksen tai ei ole toimittanut hänelle alusta lähtien ajoneuvoa, joka täyttäisi rekisteröintiä koskevan lainsäädännön edellytykset. Tämän vahingonkorvausvaatimuksen menestyminen riippuu asetuksen N:o 715/2007 tulkinnasta eli siitä, suojellaanko sillä yksityisiä oikeussubjekteja ja onko se siten BGB:n 823 §:n 2 momentissa tarkoitettu suojeleva laki.

15 Ennakkoratkaisupyyntöä pyytävä tuomioistuin viittaa asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan 17 perustelukappaleeseen ja katsoo asetuksen olevan yksityistä oikeussubjektia suojeleva. Siinä ei tosin mainita typpioksidipäästöjä. Ei liene kuitenkaan niin, että lainsäätäjä on halunnut varmistaa, että kuluttajat ja käyttäjät saavat puolueetonta ja täsmällistä tietoa hiilidioksidipäästöistä, mutta olisi samalla halunnut sallia sen, että heidät pidettäisiin tietämättöminä asetuksen typpioksidipäästöjä koskevien päästörajojen noudattamatta jättämisestä. Olettama yksityisen oikeussubjektin suojelemisesta sisältyy myös asetuksen mukaisiin vastuuta koskeviin säännöksiin – erityisesti asetuksen 13 artiklaan.

16 Asetukseen N:o 715/2007 ja asetukseen N:o 692/2008 ei sisälly konkreettisia teknisiä säännöksiä, jotka koskisivat pakokaasujen puhdistusjärjestelmän toimintatapaa. Valmistajien tehtävänä on ratkaista, millä teknisellä ratkaisulla päästörajat saavutetaan.

TYÖASIAKIRJA

17 Valmistajien on osoitettava, että ajoneuvo vastaa näiden päästöjensä osalta testivaatimuksia, sellaisina kuin ne kuvataan muun muassa uudessa eurooppalaisessa ajosyklissä (NEDC). NEDC:ssä kaupunkiajo-osuus ja maantieajo-osuus toistetaan neljä kertaa. Maantieajo-osuudessa saavutetaan 120 km/h:n enimmäisnopeus. Keskiarvonopeus on 11,03 km:n kokonaismatkalla 33,6 km/h.

18 Estolaitteet ovat asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen nojalla kiellettyjä. Estolaitteen käsitteen esikuvana on Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission säännössä nro 83 olevan 2.16 kohdan säännös.

19 Estolaitteen käsitteen osalta tulee seuraavaksi esiin kysymys siitä, miten sen määritelmässä mainittuja käsitteitä on tulkittava. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin tiedustelee tarkemmin sanoen sitä, käsittääkö laite yksinomaan fyysisen rakenteen mekaaniset osat, ja sitä, onko päästöjenrajoitusjärjestelmän tulkittava käsittävän ainoastaan moottorin ulkopuolisen, siihen jälkikäteen asennetun pakokaasujen puhdistuslaitteen eikä sitä vastoin moottorin sisäisiä pakokaasujen kierrätystoimenpiteitä.

20 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan pakokaasujen puhdistamiseksi toteutettujen moottorin sisäisten ja ulkoisten toimenpiteiden välinen erottelu päästöjenrajoitusjärjestelmässä on ristiriidassa estolaitteen käsitteen määritelmän selvän sanamuodon kanssa.

21 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lisäksi, miten käsitettä ”tavanomaisessa käytössä” on tulkittava. Se katsoo asetuksen N:o 715/2007 eri kieliversioiden perusteella, että sen soveltamisalaan eivät kuulu ainoastaan laboratorio-olosuhteet vaan siinä tarkoitetaan pikemminkin tieliikenteessä konkreettisesti esiintyviä olosuhteita. Koska asetus N:o 715/2007 pannaan täytäntöön asetuksella N:o 692/2008 eikä viimeksi mainitulla muuteta kyseiseen asetukseen perustuvia velvoitteita, sillä ei ole säännöstä konkretisoivaa merkitystä. Tästä syystä asetuksessa N:o 715/2007 vahvistettuja päästörajoja ei ole noudatettava ainoastaan testiajo-olosuhteissa vaan lämpötilasta riippumatta. Raskaita hyötyajoneuvoja mutta myös M1-luokan erityisen raskaita henkilöautoja koskevan asetuksen N:o 595/2009 historiallisen ja teleologisen tulkinnan ja rinnakkaisen tarkastelun perusteella ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin katsoo, että ”tavanomaisella käytöllä” tarkoitetaan ajoneuvon tavanomaisia jokapäiväisiä käyttöolosuhteita eikä testiajo-olosuhteita. Siinä yhteydessä on tosin otettava huomioon NEDC-sykliä määrittävät parametrit, joita ovat keskinopeus 33,6 km/h ja enimmäisnopeus 120 km/h jokapäiväisessä käytössä.

22 Koska asetukseen N:o 715/2007 ja asetukseen N:o 692/2008 ei kumpaankaan sisälly konkreettisia teknisiä sääntöjä, jotka koskisivat pakokaasupuhdistusjärjestelmän toimintatapoja, ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin esittää kysymyksen siitä, onko lämpötilasta riippuvaan

TYÖASIAKIRJA

lämpotilaikkunaan perustuva päästöstrategia sallittu ja kattaako estolaitteita koskeva kielto ylipäänsä sen.

23 Estolaitteiden käyttö on poikkeuksellisesti sallittua silloin, jos laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi. Lisäksi on olemassa poikkeuksia, jotka koskevat moottorin käynnistämisvaihetta ja testisyklin olosuhteita. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin katsoo näiden poikkeusten perusteella, että moottorin ja osien suojaamiseen liittyvät näkökohdat eivät mahdollista ajallisesti rajoittamatonta estolaitteiden käyttöä.

24 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin tiedustelee, onko moottorin suojaamisen tarpeellisuus määritettävä konkreettisesti yksittäisen tapauksen osalta vai abstraktiivisen normatiivisesti. Se viittaa tässä yhteydessä siihen, että määrittäminen konkreettisesti yksittäisen tapauksen osalta saattaa johtaa vanhempien moottoreiden tai pakokaasujen jälkikäsittelyä palvelevien erityistä suojaa tarvitsevien rakennelmien suosimiseen, mikä puoltaa näin ollen ankaraa, objektiivista perustetta.

25 Siltä varalta, että lämpötilaikkuna on sallittu, ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin tiedustelee lisäksi, päteekö tämä myös konkreettiseen käyttöön, joka johtaa siihen, että pakokaasujen puhdistus estetään jatkuvasti 20–30 celsiusasteen lämpötilaikkunan ulkopuolella. Se viittaa tässä yhteydessä siihen, että vuoden keskilämpötilat kantajan kotipaikassa merkitsevät sitä, että pakokaasujen puhdistuksen estäminen on sääntö eikä poikkeus riidanalaisen ajoneuvon käytössä. Nimenomaan Saksassa ja Euroopassa vallitsevien lämpötilojen kannalta unionin tuomioistuimen antama perustellun tarpeellisuuden käsitteen tulkinta on välttämätön.

26 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pyytää lisäksi vaurioitumista koskevan käsitteen tulkintaa. Se tiedustelee siinä yhteydessä erityisesti, riittääkö mikä tahansa pienikin vaurio, kuten esimerkiksi EGR-venttiilin – joka maksaa 40–200 euroa – vaurioituminen. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin viittaa asetuksen N:o 715/2007 muihin kieliversioihin ja asetuksen tavoitteeseen ja katsoo, että kaikki vauriot eivät täytä näitä edellytyksiä. Se viittaa tässä yhteydessä myös siihen, että EGR-venttiilin nokeentuminen tai karstaantuminen lakkaa, jos ympäröivä lämpötila on 20–30 celsiusastetta. Raikkaan läpivirtaavan ympäröivän ilman ja kierrätettyjen pakokaasujen sekoitus ohjataan rakenteen kannalta siten, että moottoriin ohjattava tuorekaasu on aina optimaalisessa 20–30 celsiusasteen lämpötilavyöhykkeessä.

27 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin esittää lopuksi tulkintakysymyksiä mahdollisten todettujen unionin oikeuden rikkomisten oikeudellisten vaikutusten ja seuraamusten osalta. Siinä yhteydessä ratkaisevaa on erityisesti se, ovatko vastaavat säännökset yksityisiä oikeussubjekteja suojelevia.

TYÖASIAKIRJA

28 Unionin oikeuden mahdollisimman tehokasta soveltamista koskeva periaate sekä unionin tuomioistuimen 17.9.2002 antama tuomio Muñoz ja Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497 ja sen 25.7.2008 antama tuomio Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447 puoltavat sitä, että säännökset ovat yksityisiä oikeussubjekteja suojelevia. Sen mukaan unionin oikeuden laatunormeja koskevan sääntelyn täysi tehokkuus voi edellyttää, että niiden noudattamista voidaan vaatia siviiliprosessissa. Saattaa olla myös kansanterveyden suojelemiseksi annetun direktiivin pakottavuuden vastaista, jos lähtökohtaisesti poissuljetaan se, että asianomainen henkilö voi vedota direktiivillä säädettyyn velvoitteeseen.

29 Myös EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n säännösten, joiden perustana ovat direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohta ja 26 artiklan 1 kohta, yhteydessä tulee esiin se kysymys, kuuluvatko vahingot, joihin kantaja vetoaa myöhemmässä oikeudenkäynnissä valmistajaa vastaan, säännöksen aineellisen suojelun alaan. Euroopan unionin lainsäädäntötoimilla, joita on toteutettu ajoneuvoja koskevien teknisten vaatimusten täysimääräistä yhdenmukaistamista varten, pyritään muun muassa parempaan liikenneturvallisuuteen, korkeatasoiseen terveyden- ja ympäristönsuojeluun, järkiperäiseen energiankäyttöön ja tehokkaaseen suojaan luvattomalta käytöltä. Vaikka Bundesgerichtshof ja useat alemmat tuomioistuimet ovat katsoneet, että näillä säännöksillä ei suojella kolmansia osapuolia, ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin viittaa direktiivin muihin kieliversioihin ja katsoo vaatimustenmukaisuustodistuksen oikeudellisen merkityksen perusteella, että on perusteita olettaa, että mainituilla säännöksillä suojellaan yksityisiä oikeussubjekteja.

30 Jos kantajalla on oikeus saada vahingonkorvausta, tulee lisäksi esiin kysymys, joka koskee vahingon määrän laskemista. Siinä yhteydessä on erityisen merkityksellistä, onko ostajan maksamalle kauppahinnalle suoritettava korkoa ja onko ostajan maksettava käyttökorvausta ajoneuvon käytöstä. Sen mukaan määräytyy näet kantajalle suoritettavan vakuutusturvan laajuus, josta ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen on annettava ratkaisu.

31 Unionin tuomioistuin on selventänyt 17.4.2008 antamassaan tuomiossa Quelle, C-404/06 (EU:C:2008:231), että kulutustavarakauppadirektiivi on esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan myyjä voi silloin, kun hän on myynyt kulutustavaran, jossa on virhe, vaatia kuluttajalta korvausta virheellisen tavaran käytöstä siihen saakka, kunnes se on vaihdettu uuteen tavaraan. Tapauksissa, joissa – kuten tässä tapauksessa – on kyseessä ajoneuvokaupan purku, ajoneuvon valmistajan toiminnasta johtuva vaatimusten esittäminen tuomioistuimessa voi johtaa siihen, että oikeudenkäynti kestää ajoneuvon odotetun taloudellisen kokonaiskäyttöiän ajan. Tällä kevennettäisiin valmistajan velvoitteita kohtuuttomasti. Myös asetuksen N:o 715/2007 tehokas vaikutus puoltaa sitä, että varoittavana toimenpiteenä evätään edun vähentäminen ainakin tahallisesti ja hyvien tapojen vastaisesti aiheutetun vahingon yhteydessä. Tämän lisäksi ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin haluaisi myös selventää, eikö tehokasta ja varoittavaa seuraamusta koskeva vaatimus edellytä sitä, että valmistajan on maksettava korkoa takaisin maksettavalle kauppahinnalle, jos kauppa puretaan.

TYÖASIAKIRJA

32 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mielestä kantajan oikeus vahingonkorvaukseen menettää tosiasiallisesti merkitystään, jos ajoneuvon käytön myötä edelleen koituvien käyttöetujen arvo vähennetään ja vahingonkorvaus voisi siten jatkuvasti pienentyä. Tähän sisältyy myös varoittavia seuraamuksia koskevan periaatteen rikkominen.

33 Korvaussitoumuksen antaminen riippuu lämpötilaikkunan hyväksyttävyydestä ja unionin oikeussääntöjen seuraamusvaikutuksesta saatavasta selvennyksestä. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on siinä yhteydessä tietoinen siitä, että oikeusturvaa koskevan kanteen ratkaisemisen yhteydessä riittää, jos riidan positiivinen lopputulos on vähintään yhtä todennäköinen kuin negatiivinen. Koska tässä tapauksessa riidan ratkaisemisen kannalta merkityksellisistä kysymyksistä ei ole tähän mennessä esitetty ennakkoratkaisupyyntöä unionin tuomioistuimelle, se kykenee arvioimaan todennäköisyyttä lopullisesti vasta sen jälkeen, kun unionin tuomioistuin on vastannut ennakkoratkaisukysymyksiin.

34 Sen jälkeen, kun näihin toisiinsa limittyviin ennakkoratkaisukysymyksiin on saatu vastaus, ratkaistaan, onko – ja mahdollisesti miltä osin – kantajalle myönnettävä korvaussitoumus.

TYÖASIAKIRJA