

# Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-685/19 – 1

Asia C-685/19

## Ennakkoratkaisupyyntö

### Jättämispäivä:

17.9.2019

### Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Frankenthal (Saksa)

### Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksen tekemispäivä:

2.9.2019

### Kantaja:

OK

### Vastaaja:

Daimler AG

[– –]

Landgericht

Frankenthal (Pfalz)

Välipäätös

Asiassa

OK, [– –] Ludwigshafen am Rhein

– kantajana –

[– –]

vastaan

FI

Daimler AG, [OMISSIS] Stuttgart

– vastaajana –

[– –]

jossa on kyse vahingonkorvauksesta

on [– –] [ratkaisukokoonpano ja päätöksen tehneen tuomarin nimi] 2.9.2019 samana päivänä pidetyn suullisen käsittelyn perusteella päättänyt seuraavaa:

- I. [– –] [menettelyllisiä seikkoja]
- II. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

Ensimmäinen kysymys:

Onko moottoriajoneuvojen [alkup. s. 2] tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että estolaitteiden käyttöä on pidettävä tarpeellisena 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?

Toinen kysymys, jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi:

Onko poikkeaminen lähtökohtaisesta velvollisuudesta käyttää tyyppihyväksynnän antamisajankohtana saatavilla olevaa huipputekniikkaa sallittua muista syistä – esimerkiksi puuttuvien pitkäaikaiskokemusten tai sen vuoksi, että huipputekniikan kustannukset ovat suhteettoman suuret suhteessa muihin tekniikoihin, mikä vaikuttaa huomattavasti myyntihintaan?

Toinen kysymys, jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi:

Onko myös siinä tapauksessa, että käytetään lähtökohtaisesti sallittuja teknisiä komponentteja, kyseessä kielletty estolaite niin kutsutun lämpötilaikkunan muodossa, jos moottorinohjausjärjestelmään tältä osin tallennetut parametrit on valittu siten, että

- a) suurimman osan vuodesta tavallisesti odotettavissa olevien lämpötilojen perusteella valittujen lämpötilojen vuoksi

- b) muiden parametrien – esimerkiksi sen, millä korkeudella ajoneuvo on tosiasiallisesti suhteessa merenpinnan tasoon – perusteella Saksan tai eurooppalaisten sisämarkkinoiden asianomaisilla alueilla

pakokaasujen puhdistus ei käynnisty lainkaan tai käynnistyy ainoastaan rajoitetusti? **[alkup. s. 3]**

### Perustelut:

Välipäätös perustuu SEUT 267 artiklaan.

#### A. Pääasian oikeudenkäynnin kohde

Asianosaisten välisessä riita-asiassa on kyse moottoriajoneuvon hankintaa koskevista vahingonkorvausvaatimuksista. Kantaja osti 20.10.2015 vastaajalta yritystoimintaansa varten 46 220,00 euron bruttohintaan Mercedes Benz C 220 BlueTEC T -mallisen käytetyn ajoneuvon, jolla oli ajettu 10 205 kilometriä, joka oli rekisteröity ensimmäisen kerran 24.7.2015 ja joka täytti vastaajan antamien tietojen mukaan edellytykset luokittelulle dieselajoneuvoja koskevaan Euro 6 -päästöluokkaan. Asianosaiset ovat eri mieltä siitä, täyttääkö ajoneuvo tosiasiallisesti tämän luokittelun edellytykset. Vastaaja ei noudattanut kantajan kaupan purkamista koskevaa vaatimusta, jonka tämä esitti vastaajalle asianajajansa laatimalla kirjeellä ja jossa määräajaksi vaatimuksen täyttämiseksi asetettiin 14.2.2019.

Kraftfahrtbundesamt (muun muassa tyyppihyväksyntöjen antamisesta vastaava Saksan liittotasavallan virasto) ei ole toistaisesti virallisesti määrännyt riidanalaista ajoneuvoa ja saman tyyppin ajoneuvoja vedettäväksi pois markkinoilta.

Kantaja vaatii kauppasopimuksen purkamista sopimukseen perustumattoman vahingonkorvausvastuun perusteella siten, että vastaaja maksaa ostohinnan vaiheittain takaisin ja kantaja luovuttaa ajoneuvon takaisin vastaajalle, ja katsoo, että ajoneuvossa oleva ohjausohjelmisto, jolla muun muassa rajoitetaan pakokaasujen puhdistusta ja sen tehokkuutta lämpötilan mukaan, on asetuksessa (EY) N:o 715/2007 tarkoitettu kielletty estolaite.

#### B. Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kantaja vaatii kauppasopimuksen purkamista Saksan siviililain (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB) 826 §:n ja 249 §:n 1 momentin nojalla sopimukseen perustumattoman vahingonkorvausvastuun perusteella.

BGB:n 826 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Se, joka hyvän tavan vastaisesti aiheuttaa toiselle tahallisesti **[alkup. s. 4]** vahinkoa, on velvollinen korvaamaan vahingon toiselle.”

BGB:n 249 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

*”Sen, joka on velvollinen korvaamaan vahingon, on palautettava tila, joka olisi vallinnut, ellei korvausvelvoitteen perustana olevaa tapahtumaa olisi sattunut.”*

Ylimmänasteisten tuomioistuinten vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan BGB:n 826 §:ssä tarkoitettu vahingosta ei ole katsottava olevan kyse vain silloin, kun kantajan varallisuusasema on huonontunut vahingon aiheuttaneen menettelyn seurauksena. BGB:n 826 §:n mukaisen vastuun yhteydessä riittävä vahinko on pikemminkin kyseessä jo silloin, kun suoritus ja vastike ovat objektiivisesti tarkasteltuina tosin samanarvoisia mutta vahinkoa kärsinyt on tehnyt vastuun synnyttävän menettelyn seurauksena sopimuksen, jota se ei muuten olisi tehnyt [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön] ja jonka mukainen suoritus ei ole täysimääräisesti vahinkoa kärsineen käytettävissä [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön].

Se, onko kyseessä aineellinen vahinko, määräytyy lähtökohtaisesti niin kutsutun eroavaisuushypoteesin perusteella, siis vertaamalla vastuun synnyttävän tapahtuman seurauksena syntyntä varallisuusasemaa ilman tällaista tapahtumaa vallinneeseen tilanteeseen [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön].

Tätä varten on verrattava kantajan varallisuusasemaa, nimittäin koko varallisuusasemaa [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön], sellaisena kuin se on riidan kohteena olevan ajoneuvon ostamista koskevan sopimuksen tekemisen jälkeen, varallisuusasemaan, joka olisi vallinnut ilman kyseisen sopimuksen tekemistä. Vahinko on kyseessä silloin, jos tämän vertailun tulos on laskennallisesti miinusmerkkinen, jos siis sopimuksen tekeminen on ollut kantajalle taloudellisesti epäedullista.

Näin on lähtökohtaisesti silloin, jos ostetun ajoneuvon arvo ei vastaa ostohintaa tai jos siinä tapauksessa, että ostettu ajoneuvo on säilyttänyt arvonsa, sopimukseen liittyvät edut eivät kompensoi siihen liittyviä velvoitteita ja muita haittoja. Tässä vertailussa ostamiseen liittyvät yksittäiset edut ja haitat, joita mitataan vastuun suojatavoitteen ja vahingonkorvauksen hyvitystehtävän perusteella, on kuitenkin määritettävä tiettyjen arviointiperusteiden mukaisesti [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön]. [– –] [alkup. s. 5] [– –] [eroavaisuushypoteesin oikeudellista valvontaa koskevia toteamuksia ja viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön].

Aineellinen vahinko voi kuitenkin olla kyseessä jo silloin, kun kantajan, jota tuottamuksellinen velvoitteen rikkominen koskee, konkreettisille omaisuusjärjestelyille aiheutuu haittaa. Vahingonkorvausoikeudella pyritään hyvittämään vahinkoa kärsineelle aiheutunut konkreettinen haitta; vahingon käsite on siten pohjimmiltaan subjektikohtainen [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön].

Tältä osin riittää, että kantajalle on riidanalaisen ajoneuvon ostamisen seurauksena syntynyt ei-toivottu velvoite, sikäli kuin vastaajan sopimuksen mukainen suoritus kantajalle ei ole täysin käyttökelpoinen. Tässä tilanteessa merkityksellistä sen

kannalta, että kyseessä voidaan katsoa olevan korvattava aineellinen vahinko, ei ole suorituksen ja vastikkeen objektiivinen arvo [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön]. Korvattavan vahingon olemassaolon toteaminen kuitenkin edellyttää, että ei-toivotulla sopimuksella saatua suoritusta ei pidetä vahinkona pelkästään subjektiivisesti ja mielivaltaisesti vaan että myös yleisen näkemyksen mukaan ja vallitsevat olosuhteet huomioon ottaen sopimuksen tekemistä pidetään järjenvastaisena, konkreettisia varallisuusetuja epäasianmukaisina ja siten haitallisina [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön].

Näin on käsiteltävässä asiassa, koska jo sopimuksen tekemistä sellaisen ajoneuvon ostamisesta, joka valmistajaan liittyvistä syistä ei täytä valmistajan ajoneuvolle antamaa ja sen mainonnassa käyttämää Euro-päästönormia, pidetään yleisen näkemyksen mukaan kielteisenä.

### C. Euroopan unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisun tarpeellisuus

Riita-asian ratkaisemisen kannalta merkityksellinen on asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan tulkinta.

Asiaa käsittelevän jaoston näkemyksen mukaan kantajan vaatimus tulee kyseeseen vain, jos hänen moittimassaan estolaitteessa on kyse asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua kielletystä estolaitteesta. **[alkup. s. 6]**

Jaosto ei voi käsiteltävässä asiassa – toisin kuin useissa muissa tapauksissa – määrittää kysymystä vastaajan estolaitteen sallittavuudesta Kraftfahrtbundesamtin tai jonkin muun viranomaistahon jo lainvoimaisiksi tulleiden sellaisten hallintotoimien perusteella, jotka koskevat nyt tarkasteltavassa tapauksessa kyseessä olevaa moottorin kokoonpanoa. Tällaisia hallintotoimia ei ole – ainakaan tällä hetkellä – (vielä) olemassa riidanalaisen ajoneuvon mallisarjan osalta.

Kanne on hylättävä tai hyväksyttävä sen mukaan, pidetäänkö estolaitetta sallittuna vai kiellettyinä.

Jos sopimusta tehtäessä kyseessä oli sallittu estolaite, ajoneuvon ostoa koskeva sopimus ei merkitse kantajalle rasitetta, johon liittyy ei-toivottu sitovuus. Kantaja olisi siinä tapauksessa pikemminkin ostanut tältä osin lain mukaisen ajoneuvon, mikä myös oli hänen tarkoituksenaan ostosopimusta tehtäessä.

Jos pakokaasujen puhdistusta koskeva moottorinohjaus ei täyttänyt asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan poikkeusäännöksen edellytyksiä, ajoneuvo ei ollut ostosopimuksen tekohetkellä lainmukainen. Silloin kantaja olisi tehnyt sopimuksen, jota hän ei olisi tehnyt ollessaan tietoinen tästä seikasta, jolloin ostosopimuksen purkamiselle sopimukseen perustumattoman vahingonkorvausvastuun perusteella asetetut tosiseikkoja koskevat edellytykset täyttyisivät tältä osin. Siinä tapauksessa Bundesgerichtshofin oikeuskäytännön mukaan [– –] [viittaus kansalliseen oikeuskäytäntöön] myös objektiivisen tarkastelun perusteella sopimuksen tekemistä olisi pidettävä järjenvastaisena ja

konkreettisia varallisuusetuja epäasianmukaisina ja siten kokonaisuutena ottaen haitallisina. Sopimuksen tekemistä sellaisen ajoneuvon ostamisesta, joka valmistajaan liittyvistä syistä ei täytä valmistajan ajoneuvolle antamaa ja sen mainonnassa käyttämää Euro-päästönormia, pidetään yleisen näkemyksen mukaan kielteisenä.

Lisäksi tällaisessa tilanteessa ostajalle uhkaa myös aiheutua omaisuushaittaa korkeamman ajoneuvoveron vahvistamisen seurauksena. Kansallinen verohallinto on perustuslain nojalla – ottaen huomioon hallinnon lainmukaisuusperiaate ja sen seuraukset oikean veron vahvistamiselle – saadessaan tiedon virheellisten veron määräytymisperusteiden soveltamisesta velvollinen muuttamaan aiemmin tehtyjä ajoneuvoveropäätöksiä, joita voidaan vielä muuttaa [– –] [viittaus tältä osin sovellettavaan kansalliseen säännökseen]. Tämän seurauksena ostosopimuksen sen enempää kuin tämän välipäätöksenkään tekohetkellä ei voida sulkea pois, että kantajaan kohdistetaan ”huonompaan” päästoluokkaan, jonka [alkup. s. 7] vaatimukset riidanalainen ajoneuvo on käyttöön otostaan lähtien tosiasiallisesti täyttänyt ja joka esimerkiksi johtaa korkeamman verokannan [– –] [viittaus asiaa koskevaan kansalliseen säännökseen] ja/tai mahdollisten viivästysmaksujen soveltamiseen, perustuvia vastaavia jälkiverovaatimuksia.

#### D. Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

##### Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys:

Ympäristöparametreihin perustuva vaikutus pakokaasujen puhdistukseen muodostaa asetuksen (EY) N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitetun estolaitteen. Tällaisen estolaitteen käyttö on saman asetuksen 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen mukaan lähtökohtaisesti kielletty.

Siltä osin kuin saman kohdan a alakohdaan sisältyy tätä koskeva poikkeus, siinä edellytetään nimenomaisesti, että laite on perustellusti tarpeen. Asetuksessa ei kuitenkaan määritellä poikkeuksessa käytettyä käsitettä ”tarpeen”. Asetuksen johdanto-osan neljännessä perustelukappaleessa mainitaan asetuksen yhdeksi tavoitteeksi ajoneuvojen päästöjen vähentäminen. Tämä tarkoitus ilmenee – joskin osittain eri muodossa ja tavoitteena – esimerkiksi asetuksen johdanto-osan 5, 6 ja 12 perustelukappaleesta.

Päästöjä vähennettäisiin asiaa käsittelevän jaoston käsityksen mukaan parhaalla mahdollisella tavalla käyttämällä – ainakin sinä ajankohtana, jona ajoneuvosarjalle saadaan ensimmäistä kertaa tyyppi hyväksyntä, jo saatavilla olevaa – huipputekniikkaa.

Asetuksen johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleesta voidaan kuitenkin päätellä, että päästönormeja asetettaessa on otettava huomioon myös muita seikkoja. Siinä mainitaan nimenomaisesti vaikutukset markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn sekä liiketoiminnalle aiheutuvat suorat ja välilliset kustannukset. Tästä voitaisiin päätellä, että nämä seikat on otettava huomioon

myös asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna oikeuskäsitteen ”tarpeen”, joka edellyttää tulkintaa, yhteydessä.

Kysymys siitä, onko muita tekijöitä otettava huomioon käsitteen ”tarpeen” tulkinnassa, ja jos on, niin missä laajuudessa tai minkä näkökohtien osalta, koskee unionin oikeuden tulkintaa, joka on varattu unionin tuomioistuimelle. **[alkup. s. 8]**

Toinen ennakkoratkaisukysymys:

Siinä tapauksessa, että unionin tuomioistuin pitää huipputekniikan käyttöä merkityksellisenä sen kannalta, onko estolaitteen katsottava olevan ”tarpeen”, herää kysymys, voivatko valmistajat poiketa tästä, ja jos voivat, niin millä edellytyksillä. Näin on etenkin, kun otetaan huomioon asetuksen johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa mainitut vaikutukset ja siinä ilmaistu kustannusten ja hyötyjen punninta.

Jos unionin tuomioistuin vastaa ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen kieltävästi, tästä herää kysymys, miten laajasti estolaitteella voidaan rajoittaa pakokaasujen puhdistusta, jotta estolaitteen voidaan vielä katsoa olevan ”tarpeen”.

Jos pakokaasujen puhdistuksen rajoittaminen perustuu (ulko)lämpötilaan, vähimmäislämpötilan valinnasta voi tosiasiallisesti seurata, että pakokaasujen puhdistus menettää suuren osan tehostaan, ainakin silloin, jos lämpötila valitaan siten, että kyseistä lämpötilaa ei saavuteta useina kuukausina vuodesta. Jos ulkolämpötila on esimerkiksi 10° C, tätä lämpötilaa ei saavuteta useinkaan talvikuukausina Saksassa tai se saavutetaan ainoastaan muutamina tunteina vuorokaudessa. Käänteisesti, jos valitaan enimmäislämpötila, joka esimerkiksi kesällä saavutetaan tai ylitetään säännöllisesti, pakokaasujen puhdistusta rajoitetaan myös näin ajankohtina merkittävästi. Sama pätee, jos pakokaasujen puhdistusta ohjataan siten, että se on riippuvainen ajoneuvon tosiasiallisesta korkeudesta suhteessa merenpintaan.

Tästä seuraisi, että tietyinä (vuoden)aikoina tai tietyistä korkeudesta merenpinnan yläpuolella alkaen tai tiettyyn korkeuteen saakka pakokaasujen puhdistus tapahtuisi ainoastaan rajoitetusti tai sitä ei tapahtuisi lainkaan. Ilmanlaadun parantamista (ks. asetuksen johdanto-osan viides ja kuudes perustelukappale) ja hiukkaspäästöjen ja otsonia muodostavien yhdisteiden päästöjen vähentämistä (ks. asetuksen johdanto-osan neljäs perustelukappale) koskevat tavoitteet saavutettaisiin näin – joskin ainoastaan rajoitetusti.

[– –] [Välipäätöksen tehneen tuomarin allekirjoitus ja nimi]