

Asia C-667/23

**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä**

Jättämispäivä:

9.11.2023

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Ravensburg (Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

27.10.2023

Kantajat:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

Vastaaja:

Volkswagen AG

Pääasian kohde

Asetus (EY) N:o 715/2007 – Dieselkäyttöinen ajoneuvo – Pakokaasujen takaisinkierrätys – Lämpötilaikkuna – Hypoteettinen hyväksyntä – Vahingonkorvaus – Laskenta

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeusperusta

Unionin oikeuden tulkinta, SEUT 267 artikla

Ennakkoratkaisukysymykset

1. Voidaanko vahingonkorvausvaatimus, jonka ajoneuvon ostaja on esittänyt ajoneuvon valmistajalle sellaisen ajoneuvon tuottamuksellisen markkinoille saattamisen vuoksi, joka on varustettu asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella, hylätä sillä perusteella,

a) että kyseessä on valmistajan kielloerehdys, jota ei voida välttää?

jos kyllä:

b) ettei valmistaja ole voinut välttää kielloerehdystä, koska EY-tyyppihyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltainen viranomais on tosiasiallisesti myöntänyt luvan ajoneuvon asennetulle kiellolaitteelle?

jos kyllä:

c) ettei valmistaja ole voinut välttää kielloerehdystä, koska EY-tyyppihyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltainen viranomais on vahvistanut asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohtaa koskevan ajoneuvon valmistajan oikeudellisen käsityksen tämän tiedustellessa asiaa (hypoteettinen hyväksyntä)?

2. Onko unionin oikeuden kanssa yhteensopivaa, jos silloin, kun ajoneuvon valmistajalle on esitetty vahingonkorvausvaatimus sellaisen ajoneuvon tuottamuksellisen markkinoille saattamisen vuoksi, joka on varustettu asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella,

a) ajoneuvon ostajan, joka vaatii vähäistä vahingonkorvausta, on vähennettävä vahingonkorvauksen määrästä ajoneuvon käytöstä saadut edut, jos ne yhdessä ajoneuvon jäännösarvon kanssa ylittävät ajoneuvosta maksetun kauppahinnan, kun siitä vähennetään kyseinen vahingonkorvauksen määrä?

b) ajoneuvon ostajan vähäistä vahingonkorvausta koskeva vaatimus voi olla enintään 15 prosenttia maksetusta kauppahinnasta?

Unionin oikeussäännöt, joihin viitataan

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta 20.6.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007 (EUVL 2007, L 171, s. 1), erityisesti 5 artiklan 2 kohta

Kansalliset oikeussäännöt, joihin viitataan

Siviililaki (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB), erityisesti 276, 823 ja 826 §

Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-tyyppihyväksynnästä annettu asetus (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge) (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EY-tyyppihyväksyntäasetus – jäljempänä EG-FGV), erityisesti 6 ja 27 §

Yhteenveto tosiseikoista ja menettelystä

- 1 Ennakkoratkaisupyynnön taustalla on viisi erilaista tosiseikastoa, jotka eivät tosin ole identtisiä mutta joissa on ainoastaan vähäisiä eroja.
- 2 Ensimmäinen menettely: Markkinoille saatettiin VW T6 Caravelle 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA288-tyypin dieselmoottori. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon uutena Euroopan unionin lainsäädännön mukaisena ajoneuvona 38 185 euron hintaan. Asiassa on riidatonta, että ajoneuvossa oli ostohetkellä niin sanottu lämpötilaikkuna. Pakokaasujen takaisinkierrätysastetta vähennetään portaittain tämän ikkunan ulkopuolella. Tämä johtaa siihen, että typen oksidien (NOx) päästöt kasvavat, kun ajoneuvo on toiminnassa lämpötilaikkunan ulkopuolella.
- 3 Kantaja katsoo kärsineensä tahallista ja hyvän tavan vaatimusten vastaista vahinkoa. Hän pitää lämpötilaikkunaa kiellettyinä estolaitteena ja väittää, että ajoneuvossa käytetään lisäksi kiellettyä testikäytön tunnistusta. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle tuomioistuimen harkintansa mukaan määrittämän vahingonkorvauksen, kuitenkin vähintään 9 546,25 euroa (25 prosenttia kauppahinnasta), ja toissijaisesti maksamaan hänelle 5 727,75 euroa (15 prosenttia kauppahinnasta).
- 4 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Se kiistää testikäytön tunnistuksen. Lämpötilaikkunasta vastaaja toteaa lisäksi, että se käsittää ulkolämpötilat +12 °C:n ja noin +39 °C:n välillä. Vastaaja väittää täydentävästi, että kyseessä on kieltoerehdys, jota ei voitu välttää, ja vetoaa tältä osin Kraftfahrtbundesamin (muun muassa tyyppihyväksyntöjen antamisesta vastaava Saksan liittotasavallan virasto) antamaan hypoteettiseen hyväksyntään.
- 5 Toinen menettely: Markkinoille saatettiin VW Passat Variant Comfortline 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA288-tyypin dieselmoottori. Asiassa on riidatonta, että ajoneuvon järjestelmä on ohjelmoitu tunnistamaan ajoneuvon testikäyttö. Kantaja osti kyseessä olevan ajoneuvon 13 930 euron hintaan, kun

- sillä oli ajettu 93 350 kilometriä. Hän rahoitti sen Volkswagen Bankin myöntämällä luotolla.
- 6 Kantaja katsoo vastaajan aiheuttaneen hänelle tahallisesti ja hyvän tavan vaatimusten vastaisesti vahinkoa. Hän pitää testikäytön tunnistusta kiellettyinä ja katsoo, että ajoneuvossa on lisäksi toinen kielletty estolaite lämpötilaikkunan muodossa. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 2 089,50 euroa (15 prosenttia kauppahinnasta) ja palauttamaan rahoituskustannuksia 409,20 euroa.
 - 7 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Vastaaja myöntää, että ajoneuvon ohjelmisto käyttää testikäytön tunnistusta siihen, että NSK (typen oksideja varastoiva katalysaattori) aktivoituu täysimääräisesti ennen NEDC-testikäyttöä ja aktivoituu NEDC:n aikana ajallisesti tarkasti määritellyissä pisteissä. Näin mittaustoimenpiteessä keskitytään NEDC:n aikana syntyviin typen oksidien päästöihin ja estetään se, että typen oksidien päästöt edeltäviltä sykleiltä lisättäisiin niihin tai että syklin aikana syntyvät typen oksidien päästöt jäisivät huomiotta. Testikäytön tunnistus johtaa vastaajan mukaan lisäksi siihen, että typen oksideja varastoivan katalysaattorin lämpötila NEDC:ssä nousee juuri ennen ensimmäistä katalysaattorin aktivoitumistapahtumaa pakokaasun lämpötilan ja kyseisen katalysaattorin iän mukaan. Vastaajan mukaan testikäytön tunnistus on sallittua, koska sillä ei ole mitään mitattavissa olevaa eikä joka tapauksessa raja-arvojen kannalta merkityksellistä vaikutusta typen oksidien päästöihin. Vastaaja pitää myös lämpötilaikkunaa sallittuna. Se toteaa tältä osin, että pakokaasujen takaisinkierrätys toimii 100-prosenttisesti ulkolämpötilan ollessa $-24\text{ }^{\circ}\text{C}$:n ja $+70\text{ }^{\circ}\text{C}$:n välillä. Vastaaja väittää täydentävästi, että kyseessä on kieltoerehdys, jota ei voitu välttää, ja vetoaa tältä osin Kraftfahrtbundesamtin (muun muassa tyyppihyväksyntöjen antamisesta vastaava Saksan liittotasavallan virasto) antamaan hypoteettiseen hyväksyntään.
 - 8 Kolmas menettely: Markkinoille saatettiin VW Golf 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA288-tyypin dieselmoottori. Asiassa on riidatonta, että ajoneuvon järjestelmä on ohjelmoitu tunnistamaan ajoneuvon testikäyttö. Tämä johtaa siihen, että typen oksidien (NOx) päästöt kasvavat ajoneuvon tavanomaisessa toiminnassa. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon 25 300 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 20 kilometriä.
 - 9 Kantaja katsoo vastaajan aiheuttaneen hänelle tahallisesti ja hyvän tavan vaatimusten vastaisesti vahinkoa. Hän pitää testikäytön tunnistusta kiellettyinä ja katsoo, että ajoneuvossa on lisäksi toinen kielletty estolaite lämpötilaikkunan muodossa. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle tuomioistuimen harkintansa mukaan määrittämän vahingonkorvauksen, kuitenkin vähintään 6 325 euroa (25 prosenttia kauppahinnasta), ja toissijaisesti maksamaan hänelle 3 795 euroa (15 prosenttia kauppahinnasta).
 - 10 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Se vetoaa puolustukseen samoihin perusteluihin kuin toisessa menettelyssä.

- 11 Neljäs menettely: Markkinoille saatettiin VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA288-tyypin dieselmoottori. Asiassa on riidatonta, että ajoneuvossa on testikäytön tunnistustoiminto. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon 22 500 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 0 kilometriä.
- 12 Kantaja katsoo vastaajan aiheuttaneen hänelle tahallisesti ja hyvän tavan vaatimusten vastaisesti vahinkoa. Hän pitää testikäytön tunnistusta kiellettyinä ja katsoo, että ajoneuvossa on lisäksi muita kiellettyjä estolaitteita, kuten lämpötilaikkuna. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 14 743,22 euroa (kauppahinta, josta on vähennetty ajoneuvon, jolla oli kanteen nostamishetkellä ajettu 120 661 km, käyttökorvauksena 7 756,78 euroa), ajoneuvon luovuttamista ja omistusoikeuden siirtoa vastaan ja toissijaisesti maksamaan hänelle 3 375 euroa (15 prosenttia kauppahinnasta).
- 13 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Se vetoaa puolustukseen samoihin perusteluihin kuin toisessa menettelyssä.
- 14 Viides menettely: Markkinoille saatettiin VW Sharan 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA288-tyypin dieselmoottori. Asiassa on riidatonta, että ajoneuvon järjestelmä on ohjelmoitu tunnistamaan ajoneuvon testikäyttö. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon 42 980 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 15 468 kilometriä.
- 15 Kantaja katsoo vastaajan aiheuttaneen hänelle tahallisesti ja hyvän tavan vaatimusten vastaisesti vahinkoa. Hän pitää testikäytön tunnistusta kiellettyinä ja katsoo, että ajoneuvossa on lisäksi muita kiellettyjä estolaitteita, nimittäin lämpötilaikkuna ja toiminto, jolla pakokaasujen puhdistus ja SCR-katalysaattorin (Selective Catalytic Reduction) toiminta katkaistaan moottorin kierrosluvun perusteella. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 27 313,47 euroa (kauppahinta, josta on vähennetty ajoneuvon, jolla oli suulliseen käsittelyyn mennessä ajettu 103 714 km, käyttökorvauksena 15 666,53 euroa) ajoneuvon luovuttamista ja omistusoikeuden siirtoa vastaan. Toissijaisesti hän vaatii vastaajaa maksamaan 6 447 euroa (15 prosenttia kauppahinnasta) ja tuomioistuinta toteamaan, että vastaaja on velvollinen korvaamaan kantajalle kielletyistä estolaitteista jatkossa aiheutuvat muut vahingot.
- 16 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Vastaaja katsoo, ettei testikäytön tunnistusta eikä lämpötilaikkunaa ole pidettävä kiellettyinä estolaitteina. Vastaaja myöntää, että testikäytön tunnistuksesta seuraa, että sen jälkeen, kun SCR-katalysaattorin toimintalämpötila on vähintään 200 °C, ajoneuvon toimintatila pysyy testikäytön aikana sellaisena, jossa pakokaasujen takaisinkierrätysaste on korkeampi, kun taas tieliikenteessä samana ajankohtana vaihdetaan toimintatilaan, jossa pakokaasujen takaisinkierrätysaste on pienempi. Testikäytön tunnistuksesta seuraa myös, että NEDC:ssä AdBluen annostelu SCR-katalysaattoriin alkaa jo toimintalämpötilan ollessa noin 130 °C, kun oikeassa tieliikenteessä se alkaa noin 150 °C:n lämpötilassa. Vastaajan mukaan näillä seikoilla ei ole mitään mitattavissa olevaa eikä joka tapauksessa raja-arvojen kannalta merkityksellistä vaikutusta typen

oksidien päästöihin. Lämpötilaikkunasta vastaaja toteaa, että pakokaasujen takaisinkierrätys toimii 100-prosenttisesti ulkolämpötilan ollessa -24 °C :n ja $+70\text{ °C}$:n välillä. Vastaaja väittää täydentävästi, että kyseessä on kieltoerehdys, jota ei voitu välttää, ja vetoaa tältä osin Kraftfahrtbundesamtin (muun muassa tyyppihyväksyntöjen antamisesta vastaava Saksan liittotasavallan virasto) antamaan hypoteettiseen hyväksyntään.

Yhteenveto ennakkoratkaisupyynnön perusteluista

- 17 Alustavat huomautukset: Ensimmäisessä menettelyssä ajoneuvossa on ilmeisestikin ollut ostohetkellä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite. Neljässä muussa menettelyssä testikäytön tunnistus on vähintäänkin vahva viite siitä.
- 18 Ensimmäisessä menettelyssä kyseessä olevassa ajoneuvossa pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään viimeistään ulkolämpötilan ollessa $+12\text{ °C}$ ja sitä korkeammissa lämpötiloissa, ja kyseessä on tästä syystä ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan kielletty lämpötilaikkuna, joka ei ole sallittu myöskään asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan poikkeuksen perusteella.
- 19 Kyseisessä menettelyssä ei todennäköisesti täyty myöskään asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan toinen kriteeri, jonka mukaan estolaite ei saa olla toiminnassa suurimman osan vuotta, sillä edellä mainituissa kolmessa menettelyssä kyseessä olevissa ajoneuvoissa pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään viimeistään ulkolämpötilan ollessa noin $+12\text{ °C}$ ja sitä korkeammissa lämpötiloissa. Saksan vuotuiset keskilämpötilat ovat kuitenkin alhaisempia kuin $+12\text{ °C}$.
- 20 Neljässä muussa menettelyssä on riidanalaista, johtavatko lämpötilaikkuna ja/tai testikäytön tunnistus päästöjen lisääntymiseen tavanomaisissa ajo-olosuhteissa. Kyseisessä menettelyssä ei ole siten todettu, että ajoneuvossa on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa ja 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettu kielletty estolaite, vaikka testikäytön tunnistusta onkin pidettävä vahvana viitteenä siitä.
- 21 BGB:n 826 §:n mukainen vahingonkorvausoikeus edellyttää vahingonaiheuttajan tahallista ja objektiivisesti tarkasteltuna hyvän tavan vaatimusten vastaista toimintaa. Tämä edellytys ei kuitenkaan kaiketi täyty kuvatuissa tapauksissa.
- 22 Ajoneuvon ostajalla voi näissä tapauksissa olla kuitenkin BGB:n 823 §:n 2 momentin mukainen oikeus vahingonkorvaukseen. BGH:n uuden oikeuskäytännön mukaan BGB:n 823 §:n 2 momentilla, luettuna yhdessä EGFV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n 1 momentin kanssa, suojellaan ajoneuvon ostajan intressiä siihen, ettei tälle aiheudu taloudellisia menetyksiä siitä, että ajoneuvon valmistaja on rikkonut unionin päästölainsäädäntöä.

- 23 Ensimmäisessä menettelyssä vastaaja on rikkonut unionin päästölainsäädäntöä kielletyn lämpötilaikkunan muodossa, ja neljässä muussa menettelyssä testikäytön tunnistus viittaa vahvasti kyseisen lainsäädännön rikkomiseen.
- 24 Vahingonkorvausoikeus edellyttää lisäksi, että ajoneuvon valmistaja on toiminut estolaitteen osalta vähintään huolimattomasti. Ajoneuvon valmistajan oletetaan toimineen tuottamuksellisesti. Valmistaja voi kuitenkin vapautua vastuusta esittämällä ja näyttämällä toteen seikkoja, joiden perusteella sen toimintaa ei poikkeuksellisesti voida pitää huolimattomana. BGH:n oikeuskäytännön mukaan valmistaja voi etenkin vedota tässä yhteydessä kieltoerehdykseen, jota ei voitu välttää, esittämällä konkreettisesti ja näyttämällä toteen kieltoerehdyksen sinänsä ja myös sen, ettei sitä voitu välttää. Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys käsittelee tätä aihetta.
- 25 BGB:n 823 §:n 2 momentin, luettuna yhdessä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n 1 momentin kanssa, mukainen vahingonkorvausoikeus koskee BGH:n oikeuskäytännön mukaan niin sanottua *vähäistä* vahingonkorvausta, siis rahamäärän maksamista. Kauppahinnan palauttamista ajoneuvon luovuttamista ja omistusoikeuden siirtoa vastaan (niin sanottu *merkittävä* vahingonkorvaus) ei voida vaatia. BGH toteaa lisäksi, että korvauksesta on vähennettävä ajoneuvon käytöstä saadut edut, jos ne yhdessä ajoneuvon jäännösarvon kanssa ylittävät maksetun kauppahinnan, josta on vähennetty vahingonkorvauksen määrä. Toinen ennakkoratkaisukysymys käsittelee näitä ongelmia.
- 26 Yksittäisten ennakkoratkaisukysymysten osalta todetaan seuraavaa: Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen niistä esittämät toteamukset vastaavat olennaisin osin asiassa C-666/23 esitetyn ennakkoratkaisupyynnön ensimmäisestä ja kolmannelta ennakkoratkaisukysymyksestä esitettyjä toteamuksia (ks. mainitun ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmän 25–34 ja 40–47 kohta).