

Asia C-178/21

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

Jättämispäivä:

22.3.2021

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Ravensburg (Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

9.3.2021

Kantajat:

GL

DV

UK

Vastaajat:

Volkswagen AG

Audi AG

Audi AG

Pääasian kohde

Dieselajoneuvojen estolaitteet – Vahingonkorvaus – Moottoriajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä saadun käyttöedun vähentäminen – Yhden tuomarin kokoonpanon oikeus esittää ennakkoratkaisupyynnö

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeusperusta

Unionin oikeuden tulkinta, SEUT 267 artikla

Ennakkoratkaisukysymykset

1. Onko direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan, luettuina yhdessä asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tavoitteena myös suojella moottoriajoneuvojen yksittäisten ostajien intressejä?

Jos vastaus on myöntävä:

2. Sisältyykö tähän myös yksittäisen ajoneuvonostajan intressi olla hankkimatta ajoneuvoa, joka ei ole unionin oikeuden sääntöjen mukainen, ja erityisesti olla hankkimatta ajoneuvoa, jossa on asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite?

Riippumatta ennakkoratkaisukysymyksiin 1 ja 2 annettavasta vastauksesta:

3. Onko unionin oikeuden vastaista, jos ostaja, joka on ostanut tahtomattaan ajoneuvon, jonka valmistaja on saattanut markkinoille asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla kielletyllä estolaitteella varustettuna, voi esittää siviilioikeudellisia deliktiperusteisia vaatimuksia ajoneuvon valmistajaa kohtaan saadakseen korvauksen vahingosta, erityisesti myös vaatimuksen ajoneuvosta maksetun kauppahinnan palauttamiseksi ajoneuvon palauttamista ja sen omistuksen siirtoa vastaan, vain poikkeuksellisesti siinä tapauksessa, että ajoneuvon valmistaja on menetellyt tahallisesti ja hyvien tapojen vastaisesti?

Jos vastaus on myöntävä:

4. Edellytetäänkö unionin oikeudessa, että ajoneuvon ostajalla on mahdollisuus esittää siviilioikeudellinen deliktiperusteinen korvausvaatimus ajoneuvon valmistajaa vastaan aina, kun ajoneuvon valmistaja on menetellyt syyksiluettavalla tavalla (tuottamuksellisesti tai tahallisesti) saattaessaan markkinoille ajoneuvon, jossa on asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite?

Riippumatta ennakkoratkaisukysymyksiin 1–4 annettavasta vastauksesta:

5. Onko unionin oikeuden vastaista, jos ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä saatu käyttöetu on kansallisen oikeuden mukaan vähennettävä ajoneuvon ostajalle tulevasta korvauksesta, jos hän vaatii valmistajaa palauttamaan deliktiperusteisena vahingonkorvauksena ostohinnan, jonka hän on maksanut asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla kielletyllä estolaitteella varustetusta, markkinoille saatetusta ajoneuvosta, siten että korvaus suoritetaan ajoneuvon palauttamista ja sen omistuksen siirtoa vastaan?

Jos vastaus on kieltävä:

6. Onko unionin oikeuden vastaista, jos tämä käyttöetu lasketaan täyden kauppahinnan mukaan, ilman että siitä tehtäisiin vähennystä sillä perusteella, että ajoneuvo on varustettu kielletyllä estolaitteella, joka alentaa sen arvoa, ja/tai sillä perusteella, että käyttäjä on käyttänyt tahattomasti ajoneuvoa, joka ei ole unionin oikeuden mukainen?

Riippumatta ennakkoratkaisukysymyksiin 1–6 annettavasta vastauksesta:

7. Onko siviiliprosessilain (ZPO) 348 §:n 3 momentti, siltä osin kuin tämä säännös liittyy ennakkoratkaisupyyntöjen esittämiseen SEUT 267 artiklan 2 kohdan nojalla, vastoin SEUT 267 artiklan 2 kohtaan perustuvaa kansallisten tuomioistuinten toimivaltaa esittää ennakkoratkaisupyyntö, jolloin sitä ei saisi soveltaa ennakkoratkaisupyyntöjen esittämiseen?

Unionin oikeuden säännökset, joihin viitataan

Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY (Puitedirektiivi) (EUVL 2007, L 263, s. 1), erityisesti sen 18 artiklan 1 kohta, 26 artiklan 1 kohta ja 46 artikla

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), erityisesti sen 5 artiklan 2 kohta

Kansalliset säännökset, joihin viitataan

Siviililaki (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB), erityisesti sen 823 §:n 2 momentti (vahingonkorvausvelvollisuus toisen suojaamiseksi säädetyn lain rikkomisen johdosta) ja 826 § (vahingonkorvausvelvollisuus hyvien tapojen vastaisesti ja tahallisesti aiheutetun vahingon johdosta)

Siviiliprosessilaki (Zivilprozessordnung, jäljempänä ZPO), erityisesti sen 348 ja 348a § (yhden tuomarin kokoonpanon toimivalta)

Perustuslaki (Grundgesetz, jäljempänä GG), erityisesti sen 101 §:n 1 momentin toinen virke (oikeus lailla perustettuun tuomioistuimeen)

Lyhyt kuvaus tosiseikoista ja menettelystä

- 1 Tämän ennakkoratkaisupyynnön taustalla on kolme eri tosiseikastoa.

- 2 Ensimmäisessä tapauksessa kantaja osti 16.9.2016 autoliikkeestä käytetyn ajoneuvon 31 800 euron hintaan. Kyseessä oli Audi A5 Cabrio 2.0 TDI Quattro S line, joka oli varustettu vastaajan valmistamalla EA189-dieselmootorilla, jonka päästöluokka oli EU5. Ajoneuvo oli varustettu ohjelmistolla, joka tunnistaa uuden eurooppalaisen ajosyklin (NEDC) suorittamisen testipenkissä ja kytkee tällöin pakokaasujen takaisinkierätyjärjestelmän toimimaan ajotilassa, jossa typpioksidipäästöt ovat alhaiset, mutta vaihtaa takaisinkierätyjärjestelmän toimimaan testipenkin ulkopuolella ajotilassa, jossa typpioksidipäästöt ovat suuremmat ja ylittävät EU5-normin raja-arvot.
- 3 Saksan toimivaltainen viranomainen määräsi 15.10.2015 vastaajan poistamaan edellä kuvatun ohjelmiston. Vastaaja ilmoitti 25.11.2015 julkisesti aikovansa tehdä päivitykset, joilla riidanalainen ohjelmisto poistetaan kyseessä olevista EA189-mootoreilla varustetuista ajoneuvoista. Virasto hyväksyi päivityksen, joka asennettiin ajoneuvoon 12.7.2016 eli ennen kuin kantaja hankki ajoneuvon.
- 4 On riidatonta, että päivityksen jälkeisessä tilassa ajoneuvossa on niin sanottu lämpötilaikkuna (pakokaasujen takaisinkierätyksen vähentäminen ulkolämpötilasta riippuvalla tavalla), mikä johtaa suurempiin NOx-päästöihin (typpioksidi). Kantaja väittää, että pakokaasujen takaisinkierätyksen väheneminen alkaa +20 °C:ssä, kun taas vastaaja ei mainitse mitään konkreettista lämpötilarajaa.
- 5 Kantaja myi 17.7.2019 auton 19 500 eurolla. Kantaja vaatii kanteellaan 8 822,51 euron suuruisia vahingonkorvausta sillä perusteella, että vastaaja on johtanut häntä harhaan tahallisesti ja hyvien tapojen vastaisesti. Tämä määrä saadaan laskemalla ostohinnan ja myyntihinnan erotus (31 800 euroa – 19 500 euroa = 12 300 euroa) ja vähentämällä tästä 4 127,49 euroa käyttökorvauksena kantajan ajamien 31 086 kilometrin perusteella.
- 6 Vastaaja vaatii, että kanne hylätään. Vastaaja väittää, että lämpötilaikkuna on tarpeen moottorin suojaamiseksi ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi. Toissijaisesti se väittää, että lämpötilaikkunan toteuttamista ei voida pitää hyvien tapojen vastaisena toimena. Vastaaja katsoo lisäksi, että kantaja ei voi vaatia vahingonkorvausta pelkästään jälleenmyynnin perusteella eikä kantajan saama myyntihinta jälleenmyynnin yhteydessä myöskään ole alentunut estolaitteen vuoksi. Vastaaja vetoaa myös vanhentumisväitteeseen.
- 7 Myös toisessa tapauksessa kyseessä oleva ajoneuvo eli Audi Q7 Quattro S-Line Diesel, jonka päästöluokka oli EU5, oli varustettu niin sanotulla lämpötilaikkunalla, mikä johtaa suurempiin typpioksidipäästöihin. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon, jolla oli ajettu 108 781 kilometriä, 3.3.2017 tehdyllä myyntisopimuksella autoliikkeestä 30 150,42 euron nettohintaan.
- 8 Kantaja väittää, että ajoneuvo on saatettu markkinoille asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä saman asetuksen 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen kanssa, tarkoitettulla kielletyllä estolaitteella varustettuna ja

että vastaaja on tahallisesti ja hyvien tapojen vastaisesti johtanut kantajaa harhaan ja aiheuttanut kantajalle vahinkoa. Tämän vuoksi kantaja vaatii maksamansa 30 150,42 euron netto-ostohinnan suuruista vahingonkorvausta, josta vähennetään tuomioistuimen harkinnan mukaan vahvistettava kuitenkin enintään 9 798,01 euron hyvitys ajoneuvon käyttämisestä saadusta edusta ja joka suoritetaan samanaikaisesti ajoneuvon omistusoikeuden siirron ja ajoneuvon palauttamisen kanssa.

- 9 Vastaaja vaatii, että kanne hylätään. Pakokaasujen takaisinkierrätyksen vähentäminen ulkolämpötilan ollessa alhainen oli markkinoille saattamisen ajankohtana parhaan käytettävissä olleen tekniikan mukaista, ja se oli tarpeen moottorin suojaamiseksi. Toissijaisesti vastaaja vetoaa siihen, ettei sen menettelyä voida pitää hyvien tapojen vastaisena, koska se ei ainakaan tietoisesti johtanut kantajaa harhaan, sillä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan toisen virkkeen a alakohdassa säädettyä poikkeusta koskeva lainsäädäntö ei ollut yksiselitteinen. Kantajalle ei sitä paitsi ole aiheutunut mitään vahinkoa, koska ajoneuvo on ollut koko ajan täysin käyttökuntoinen eikä myöskään arvon alenemista ole todettavissa.
- 10 Myös kolmannessa tapauksessa on kyseessä ajoneuvo, jossa on EU5-päästöluokan dieselmoottori (Audi A6 Avant 3.0 TDI Multitronic) ja lämpötilaikkuna. Kantaja osti 8.12.2015 tämän ajoneuvon 24 580 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 109 460 kilometriä.
- 11 Kantaja katsoo, että vastaaja on tahallaan ja hyvien tapojen vastaisesti johtanut kantajaa harhaan ja aiheuttanut kantajalle vahinkoa saattamalla markkinoille kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon, minkä vuoksi kantaja vaatii maksamansa 24 580 euron brutto-ostohinnan suuruista vahingonkorvausta vähennettynä ajoneuvon käyttämisestä suoritettavalla käyttökorvauksella, joka saadaan seuraavasta kaavasta: 75 prosenttia x ostohinta x (kilometrulukema suullisen sopimuksen tekohetkellä miinus kilometrulukema ostohetkellä) : (tuomioistuimen harkinnan mukaan määritetty lopullinen kilometrulukema miinus kilometrulukema ostohetkellä), siten että korvaus suoritetaan samanaikaisesti ajoneuvon palauttamisen ja omistuksen siirron kanssa. Kantaja perustelee käyttökorvauksen määrittämistä käyttäen perusteena 75 prosentin osuutta ostohinnasta sillä, että ostohinta on estolaitteen vuoksi ollut liian korkea.
- 12 Vastaaja vaatii, että kanne hylätään. Se kiistää vahingonkorvausvaateen edellytykset ja vetoaa samoihin perusteluihin kuin toisessa menettelyssä. Vastaaja katsoo käyttöedun osalta, että se on laskettava brutto-ostohinnan perusteella.

Tiivistelmä ennakkoratkaisupyynnön perusteluista

- 13 Kysymykset 1–4: Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen toteamukset kysymysten 1–4 osalta vastaavat keskeisiltä osin ennakkoratkaisupyynnössä C-100/21 kysymysten 1–4 osalta esitetyjä toteamuksia (ks. vastaavasti ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä asiassa C-100/21, 12–24 kohta).

- 14 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että jos kysymyksiin 1 ja 2 ja/tai 3 ja 4 vastataan myöntävästi, kullakin kantajalla on BGB:n 823 §:n 2 momentin nojalla mahdollinen oikeus vahingonkorvaukseen asianomaiselta vastaajalta. Moni seikka puoltaa sitä, että korvausvaade on olemassa nyt käsiteltävissä asioissa.
- 15 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa täydentävästi, että vastaajat ovat toimineet tuottamuksellisesti, koska tuottamus riippuu objektiivisesta huolellisuudesta ja koska on olemassa velvollisuus ottaa selvää voimassa olevista oikeussäännöistä. Velvoitettu osapuoli kantaa oikeuserehdystä koskevan riskin lähtökohtaisesti itse. Vastaajien oli nimittäin varauduttava siihen, että heidän lämpötilaikkunaa koskeva oikeudellinen näkemyksensä on virheellinen. Oikeuskäytännön mukaan velallinen toimii yleensä huolimattomasti jo liikkeessaan oikeudellisesti mahdollisen menettelyn rajoilla, jolloin velallisen on otettava huomioon omasta käsityksestään eroava arviointi kyseisen menettelyn oikeudellisesta sallittavuudesta. Velallinen ei voi siirtää velkojalle riskiä epävarmasta oikeustilasta. Näin ollen nyt käsiteltävissä asioissa tuottamuksellinen menettely voidaan todeta silloinkin, kun toimivaltainen viranomainen on myöntänyt ajoneuvomallille tyyppihyväksynnän tai hyväksynyt päivittämisen ja myöhemmin osoittautuu, että tätä koskevat oikeudelliset edellytykset eivät täyttyneet.
- 16 Kysymykset 5 ja 6: Siinä tapauksessa, että vastaajan vastuu on perusteeltaan olemassa, toisessa ja kolmannessa tapauksessa tulee ratkaistavaksi kysymys siitä, onko korvausvaateesta vähennettävä kunkin kantajan saama käyttöetu ja jos on niin missä määrin. Kysymyksiin 5 ja 6 liittyvät toteamukset vastaavat ennakkoratkaisupyyntö C-100/21 kysymyksiin 5 ja 6 liittyviä toteamuksia (ks. vastaavasti ennakkoratkaisupyyntö tiivistelmä asiassa C-100/21, 25–28 kohta).
- 17 Mikäli kysymykseen 5 vastataan myöntävästi, toisessa ja kolmannessa tapauksessa kantajilta ei ole vähennettävä käyttöetua. Jos kysymykseen 6 vastataan myöntävästi, estolaitteesta johtuva ajoneuvojen arvon aleneminen on selvitetty tai arvioitava ja vähennettävä myyntiarvosta. Ajettujen kilometrien perusteella vähennettävän käyttöedun olisi tällöin perustuttava tähän arvoon.
- 18 Kysymys 7: Tämä kysymys koskee ennakkoratkaisupyyntö C-100/21 esitetyn kysymyksen 7 tavoin yhden tuomarin kokoonpanon oikeutta esittää unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksiä (ks. tältä osin myös ennakkoratkaisupyyntö tiivistelmä asiassa C-100/21, 30–36 kohta).
- 19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että nyt kyseessä olevassa tapauksessa ZPO:n 348 §:n 3 momentin 2 kohdan nojalla toimivaltaisen alkuperäisen yhden tuomarin kokoonpanon on, jos asialla on periaatteellista merkitystä, esitettävä asia jaostolle, jonka on päätettävä, ottaako se asian käsiteltäväkseen. Kansallisessa oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa vallitsee enimmäkseen näkemys, jonka mukaan asialla on periaatteellista merkitystä, jos siinä tulee harkittavaksi SEUT 267 artiklan mukaisen

ennakkoratkaisupyynnön esittäminen unionin tuomioistuimelle. Yhden tuomarin kokoonpanolla ei ole tältä osin harkintavaltaa. Oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa katsotaan, että ZPO:n 348 §:n 3 momentin rikkominen merkitsee perustuslain 101 §:n 1 momentin toisessa virkkeessä tarkoitetun laillisesti perustettua tuomioistuinta koskevan perustuslaillisen vaatimuksen rikkomista. Tätä näkemystä noudatettaessa yhden tuomarin kokoonpano ei olisi tässä tapauksessa ratkaissut asiaa laillisena tuomioistuintena.

- 20 Koska ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että toimivaltaisella yhden tuomarin kokoonpanolla on unionin oikeuden nojalla sen sijaan kiistaton oikeus ennakkoratkaisupyynnön esittämiseen, se pitää tarpeellisena, että unionin tuomioistuin toteaa SEUT 267 artiklan 2 kohdan ensisijaisuuden ZPO:n 348 §:n 3 momentin 2 kohtaan nähden.
- 21 Ennakkoratkaisukysymys vaikuttaa nimittäin myös lukuisiin muihin yhden tuomarin kokoonpanossa käsiteltäviin vireillä oleviin asioihin, joissa ajoneuvojen omistajat vaativat valmistajalta vahingonkorvausta estolaitteen olemassaolon vuoksi. Jos näissä tapauksissa yhden tuomarin kokoonpanossa toimivan tuomioistuimen olisi ZPO:n 348 §:n 3 momentin 2 kohdan mukaisesti aina saatettava asian ottamista jaoston käsiteltäväksi koskeva kysymys jaoston ratkaistavaksi, ennen kuin ennakkoratkaisun pyytäminen on mahdollista, ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta ei pyydetäisi ehkä milloinkaan, koska jaosto saattaisi tarkoituksenmukaisuussyistä olla pyytämättä ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta. Jaosto voisi esimerkiksi päättää olla pyytämättä ennakkoratkaisua sillä perusteella, että viimeistään Bundesgerichtshof (liittovaltion ylin tuomioistuin, Saksa) on SEUT 267 artiklan mukaan velvollinen esittämään ennakkoratkaisupyynnön.
- 22 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin toteaa lopuksi, että kaikki esitetyt kysymykset ovat lähes sanatarkasti samoja kuin ennakkoratkaisupyynnössä C-100/21 esitetyt kysymykset. Lisäksi ennakkoratkaisupyynnön C-276/20 kysymys 1 on osittain päällekkäinen nyt käsiteltävän ennakkoratkaisupyynnön kysymysten 5 ja 6 kanssa, joten asioiden yhdistäminen niiden käsittelyä ja ratkaisua varten saattaisi mahdollisesti tulla harkittavaksi. Ennakkoratkaisupyynnöt C-663/19 ja C-138/20, jotka koskivat samankaltaisia ennakkoratkaisukysymyksiä, poistettiin unionin tuomioistuimen rekisteristä lausunnon antamisen raukeamisen vuoksi.