

**Asia C-240/21**

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

**Jättämispäivä:**

14.4.2021

**Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:**

Landgericht Ravensburg (Saksa)

**Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:**

31.3.2021

**Kantajat:**

SA

FT

LH

IL

TN

**Vastaaja:**

Daimler 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 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 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 viisi eri tosiseikastoa.

- 2 Kantajat ostivat vastaajan markkinoille saattamia päästöluokkiin EU5 ja EU6 kuuluvia dieselajoneuvoja, joista osa oli uusia ja osa käytettyjä. Kukin näistä ajoneuvoista oli varustettu niin sanotulla lämpötilaikkunalla. Lämpötilaikkunalla tarkoitetaan tiettyä lämpötila-aluetta, jonka sisällä pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään siten, että päästöjen vähennys on pienempi kuin pakokaasujen takaisinkierrätyksen toimiessa täysimääräisesti.
- 3 Kantajat väittävät, että heidän ajoneuvoissaan pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään tietyn ulkolämpötilan (kussakin oikeudenkäynnissä ilmoitettu eri lämpötila) alapuolella, jolloin päästöt lisääntyvät. Kantajat katsovat sen vuoksi, että heidän ajoneuvonsa on varustettu asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä saman asetuksen 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen kanssa, tarkoitettulla kielletyllä estolaitteella ja että vastaaja on tahallisesti ja hyvien tapojen vastaisesti johtanut kantajia harhaan ja aiheuttanut heille vahinkoa.
- 4 He vaativat tämän vuoksi vahingonkorvausta, josta osassa tapauksia mahdollisesti vähennetään hyvitys ajoneuvon käyttämisestä saadusta edusta, jonka määrä joko ilmoitetaan konkreettisesti tai vastaajan on selvitettävä se taikka jonka laskentamenetelmä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on vielä määritettävä.
- 5 Vastaaja vaatii kussakin asiassa kanteen hylkäämistä sillä perusteella, että EU-tyyppihyväksyntä on esteenä sille, että lämpötilaikkuna luokiteltaisiin estolaitteeksi. Kyseessä ei ole estolaitte, koska lämpötilaikkuna toimii samalla tavalla testipenkissä ja tieliikenteessä. Pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmä toimii vielä silloinkin, kun pakkasta on kymmenen astetta tai enemmän. Lisäksi lämpötilaikkuna on joka tapauksessa sallittu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan toisen virkkeen a alakohdan nojalla, koska se on välttämätön moottorin suojaamiseksi. Toissijaisesti vastaaja katsoo, että se on noudattanut normaalia käsitystä oikeussääntöjen sisällöstä ja että se ei siten ole toiminut hyvien tapojen vastaisesti.

### **Tiivistelmä ennakkoratkaisupyynnön perusteluista**

- 6 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin toteaa itse, että ennakkoratkaisukysymykset ovat lähes sanotarkasti samat kuin ennakkoratkaisupyynnöissä C-100/21 ja C-178/21, joten ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen kunkin kysymyksen osalta antamat selitykset ovat pääosin samat kuin ennakkoratkaisupyynnöissä C-100/21 ja C-178/21 esitetyt selitykset ja että asiat ehdotetaan yhdistettäväksi.
- 7 Kysymysten 5 ja 6 osalta viitataan lisäksi siihen, että jos ennakkoratkaisukysymykseen 5 vastataan myöntävästi, käyttöedut on kussakin yksittäistapauksessa otettava huomioon ainoastaan, jos kantaja kuittaa saamansa käyttöedun maksuvaadettaan vastaan ja vetoaa kanteessaan ainoastaan vaateensa loppuosaan. Jos ennakkoratkaisukysymykseen 6 vastataan myöntävästi, ensiksi on

määritettävä estolaitteesta aiheutuva kunkin ajoneuvon arvon aleneminen tuomioistuimen hankkiman asiantuntijalausunnon avulla tai tuomioistuimen on arvioitava se ja vähennettävä se myyntiarvosta. Näin määritettyä ajoneuvon objektiivista arvoa olisi sitten käytettävä perusteena tuomioistuimen arvioidessa kunkin kantajan ajamastaan kilometrimäärästä saamaa käyttöetua.

- 8 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin toteaa lopuksi, että asiassa C-440/20 esitetyt kysymykset ovat päällekkäisiä kaikkien nyt esitettävässä ennakkoratkaisupyynnössä esitettyjen kysymysten kanssa ja että asiassa C-276/20 esitetty ennakkoratkaisukysymys 1 on päällekkäinen nyt esitettävän ennakkoratkaisupyynnön kysymysten 5 ja 6 kanssa, joten asian yhdistäminen myös kyseisten asioiden kanssa saattaisi tulla harkittavaksi.

TYÖASIAKIRJA