

Asia C-388/21

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

23.6.2021

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Erfurt (Saksa)

Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksen tekemispäivä:

17.6.2021

Kantaja:

A

Vastaaja:

B

Landgericht Erfurt

[– –]

Välipäätös ennakkoratkaisun pyytämisestä unionin tuomioistuimelta

Asiassa, jonka asianosaisia ovat

A _____
– kantaja –

[– –]

vastaan

B _____
– vastaaja –

[– –]

ja joka koskee vahingonkorvausta ”dieselskandaalin” perusteella

Landgericht Erfurtin (Erfurtin alueellinen alioikeus) kahdeksas siviilijaosto on päättänyt [– –] [– –] seuraavaa:

I. Asian käsittelyä lykätään.

II. Unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraavat unionin oikeuden tulkintaa koskevat 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 4, 5 ja 13 artiklan kanssa – tarkoituksena ja tavoitteena myös suojella moottoriajoneuvojen yksittäisten ostajien intressejä ja heidän omaisuuttaan? 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?

2. Edellytetäänkö unionin oikeudessa, erityisesti tehokkuusperiaatteen ja unionin perusoikeuksien sekä luonnon omien oikeuksien nojalla, että ajoneuvonostajalla on siviilioikeudellinen oikeus vaatia vahingonkorvausta ajoneuvonvalmistajalta, kun kyseessä on ajoneuvonvalmistajan syyksi luettava – tuottamuksellinen tai tahallinen – toiminta saatettaessa markkinoille ajoneuvo, jossa on asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite?

A. Tosiseikat ja asian käsittelyn aiemmat vaiheet

Nyt käsiteltävä asia kuuluu lukuisiin ”dieseltapauksiin”, joissa vaaditaan euroopanlaajuisesti vahingonkorvausta sellaisten ajoneuvojen ja moottoreiden valmistajilta, joissa on kielletty estolaite.

Kantaja osti heinäkuussa 2017 autokauppiaalta käytetyn henkilöauton, jonka tyyppi on Mercedes-Benz GLK 200 CDI. Ajoneuvossa on vastaajalta peräisin oleva dieselmoottori OM 651, päästoluokka Euro 5.

Kantaja vaatii kanteessaan, että vastaaja on veloitettava maksamaan 8 457,47 euroa ja kantaja on vapautettava 15 528,32 euron suuruisen lainan maksuvelvollisuudesta samanaikaisesti ajoneuvon palauttamisen kanssa.

Ajoneuvossa on lämpötilan mukaan ohjautuva pakokaasujen takaisinkierrätys, toisin sanoen pakokaasujen takaisinkierrätys vähenee tietyissä ulkolämpötiloissa (ns. lämpötilaikkuna), mikä johtaa suurempiin NO_x-päästöihin (typpioksidi).

B. Sovellettavat Saksan oikeussäännöt

Riita-asian ratkaisemisen kannalta merkityksellisissä Saksan oikeuden säännöksissä säädetään seuraavaa:

*Siviililain (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB) 823 §
Vahingonkorvausvelvollisuus*

”(1) Se, joka tahallisesti tai tuottamuksellisesti vahingoittaa tai loukkaa toisen henkeä, kehoa, terveyttä, omaisuutta tai jotakin muuta oikeutta lainvastaisesti, on velvollinen korvaamaan aiheuttamansa vahingon toiselle.

(2) Sama velvollisuus koskee sitä, joka rikkoo toisen suojaamiseksi säädettyä lakia. Jos lain sisällön perusteella sen rikkominen on mahdollista myös ilman tuottamusta, korvausvelvollisuus on vain siinä tapauksessa, että kyse on tuottamuksesta.”

BGB:n 826 § Hyvän tavan vastainen tahallinen vahingoittaminen

”Se, joka hyvän tavan vastaisesti aiheuttaa toiselle tahallisesti vahinkoa, on velvollinen korvaamaan vahingon toiselle.”

C. Ennakkoratkaisukysymysten merkityksellisyys asian ratkaisemisen kannalta

Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen alustavan arvion mukaan riidanalaisen ajoneuvon lämpötilaikkuna on asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan toisen virkkeen a kohdassa, luettuna yhdessä 3 artiklan 10 alakohdan kanssa, tarkoitettu kielletty estolaite. Tällaisen estolaitteen käyttö nostaa esiin kysymyksen siitä, seuraako unionin oikeudesta joko suojaavan vaikutuksen kautta tai välittömästi ajoneuvonostajan siviilioikeudellinen oikeus myös silloin, kun ajoneuvonvalmistaja rikkoo unionin oikeutta ainoastaan tuottamuksellisesti. Nyt käsiteltävänä olevan kanteen menestyminen riippuu tähän kysymykseen annettavasta vastauksesta, sillä BGB:n 826 §:ssä tarkoitettuun hyvän tavan vastaiseen tahalliseen vahingoittamiseen perustuva korvausvastuu ei todennäköisesti tule kysymykseen. Unionin tuomioistuin ei vielä ole ratkaissut tätä kysymystä. Kyseessä ei ole myöskään ns. acte clair.

1. Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

Ensimmäisen kysymys koskee sitä, onko unionin oikeuden tarkoituksena ja aikomuksena suojella kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon yksittäistä ostajaa. Tällöin Saksan oikeudessa nimittäin myönnetään BGB:n 823 §:n 2 momentin nojalla periaatteessa oikeus vahingonkorvaukseen.

Vastaajan deliktiperusteisen korvausvastuun perusteena voi olla BGB:n 823 §:n 2 momentti luettuna yhdessä direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan sekä asetuksen (EY) N:o 715/2007 4, 5 ja 13 artiklan kanssa. Tämä edellyttää, että näitä säännöksiä – yksittäin tarkasteltuina tai kokonaisuutena katsoen – voidaan pitää suojelusäännöksinä.

Bundesgerichtshof (liittovaltion ylin tuomioistuin) on todennut suojelusäännöksen edellytyksistä ns. rintaimplanttitapausta koskevassa ennakkoratkaisupyyntönsään seuraavaa [– –]:

”Bundesgerichtshofin vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan oikeusnormia on pidettävä BGB:n 823 §:n 2 momentissa tarkoitettuna suojelusäännöksenä, kun oikeusnormilla pyritään sen tavoitteen ja sisällön perusteella ainakin myös suojelemaan yksityisiä oikeussubjekteja tai yksittäisiä henkilöryhmiä tietyn oikeushyvän loukkaamiselta. Tältä osin merkityksellistä ei ole säännöksen vaikutus vaan sen sisältö ja tavoite sekä se, onko lainsäätävä säännöstä hyväksyessään nimenomaisesti halunnut – säännöksen ainoana tai yhtenä tavoitteena – antaa yksittäisille henkilöille tai tietyille henkilöryhmille oikeussuojaa, sellaisena kuin siihen vedotaan oikeuden väitetyn loukkaamisen vuoksi. Tässä yhteydessä riittää, että oikeusnormilla pyritään suojelemaan myös kyseessä olevaa yksittäisen oikeussubjektin etua, vaikka sen ensisijaisena tarkoituksena olisikin yleinen etu. Toisaalta suojelusäännösten soveltamisalan ei ole tarkoitus olla liian laaja. Siksi ei riitä, että yksilönsuoja voidaan objektiivisesti tarkasteltuna saavuttaa heijastusvaikutuksen kautta noudattamalla oikeusnormia, vaan yksilönsuojan on kuuluttava oikeusnormin tehtäväalaa. Yksilöllisen vahingonkorvausoikeuden luomisen on lisäksi vaikutettava tarkoituksenmukaiselta ja vastuuoikeudellisen kokonaisuuden kannalta kestävältä, jolloin koko sääntely-yhteyden, johon oikeusnormi kuuluu, kattavan arvioinnin yhteydessä on tutkittava, saattoiko lainsäätäjän pyrkimyksenä olla liittää suojatun intressin loukkaamiseen sitä loukkaaneen vahingonkorvausoikeudellinen korvausvelvollisuus ja kaikki siitä seuraavat helpotukset vahinkoa kärsineen todistusvelvollisuuksiin.”

Esillä olevan asian tapauksessa onkin syytä kysyä, onko koko unionin oikeudella ja erityisesti direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdalla ja 26 artiklan 1 kohdalla sekä asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdalla tarkoitus suojella yleisen edun lisäksi myös yksittäistä ostajaa, jotta tämä ei hankkisi unionin oikeuden vastaista moottoriajoneuvoa, varsinkaan ajoneuvoa, jossa on asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite.

2. Toinen ennakkoratkaisukysymys

Lisäksi on pohdittava, seuraako unionin oikeudesta välittömästi – suojelusäännösluonteesta riippumatta – ajoneuvonostajan oikeus vahingonkorvaukseen. Tehokkuusperiaate yhdessä unionin perusoikeuksien ja luonnon omien oikeuksien kanssa saattavat puoltaa tätä oikeutta.

a) Unionin oikeuteen kuuluva **tehokkuusperiaate** edellyttää, että unionin oikeudella tavoiteltujen päämäärien saavuttamista ei tehdä mahdottomaksi eikä suhteettoman vaikeaksi.

Ajoneuvojen rekisteröintiä ja pakokaasupäästöjä koskevan unionin lainsäädännön tavoitteet ja päämäärät toteutuvat käytännössä tehokkaasti vain silloin, jos

tehdystä loukkauksista määrätään seuraamus ja tulevat loukkaukset estetään (ks. myös direktiivin 2007/46/EY 46 artikla). Tarvitaan tehokas seuraamus, jolla on pelotevaikutus, jotta taataan liikenneturvallisuuden korkeaa tasoa, terveyden suojelun ja ympäristönsuojelun korkeaa tasoa, järkipäistä energiankäyttöä, luvattomalta käytöltä tehokkaasti suojaamista ja kuluttajansuojaa koskevien tavoitteiden toteutuminen. Kansallisten tuomioistuinten on otettava tämä huomioon (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 3.10.2013, C-32/12, ECLI:EU:C:2013:637).

Nämä kaksi seikkaa – seuraamusten määrääminen ja pelotevaikutus – vaikuttavat kuitenkin Saksassa kyseenalaisilta. Väitetään, että Saksassa määrättävät seuraamukset ovat riittämättömiä. Lisäksi väitetään, että Saksan oikeudessa ei ole seuraamusnormeja, jotka vastaisivat unionin oikeudessa asetettuja vaatimuksia. Yrityksiin sovellettavaa rikosoikeutta ei ole.

Tehokkuusperiaatteen mukaan voisikin olla tarpeen määrätä tilanteen tasapainottamiseksi seuraamuksia jokaisesta syyksi luettavasta (tuottamuksellisesta tai tahallisesta) ajoneuvonvalmistajien toimesta estolaitteen olemassaolon osalta siten, että ostaja voi vaatia valmistajalta vahingonkorvausta deliktin perusteella.

b) Tehokkuusperiaatteen tavoin myös **unionin perusoikeudet** voivat olla perusteena aidosti eurooppalaiselle oikeudelle vahingonkorvaukseen.

Nyt käsiteltävä asia kuuluu perusoikeuskirjan – joka on dynaamisesti vaikuttava sääntelyväline (living instrument) – soveltamisalaan, eli perusoikeuskirja sitoo ja velvoittaa Euroopan unionia sekä sen jäsenvaltioita (perusoikeuskirjan 51 artiklan 1 kohta). Unionin oikeuden – tässä tapauksessa ajoneuvojen rekisteröintiä koskevan lainsäädännön – sovellettavuus kattaa nimittäin perusoikeuskirjassa taatut perusoikeudet ja on edellytyksenä niiden soveltamiselle (unionin tuomioistuimen tuomio 26.1.2013, C-617/10, ECLI:EU:C:2013:105, 21 kohta).

Aineellisesti merkityksellisiä ovat ennen muuta oikeus elämään (perusoikeuskirjan 2 artiklan 1 kohta) ja oikeus ruumiilliseen ja henkiseen koskemattomuuteen (perusoikeuskirjan 3 artiklan 1 kohta) ”ekologisena ihmisoikeutena”. Nämä perusoikeudet ovat tiiviisti sidoksissa perusoikeuskirjan 1 artiklassa tarkoitettuun ihmisarvoon, joten niillä on välittömiä vaikutuksia kolmansiin henkilöihin tai horisontaalinen vaikutus [–]. Ne edellyttävät siten pakottavaa vaikutusta yksityisten oikeussubjektien välillä siviiliasianssa (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 17.4.2018, C-414/16, ECLI:EU:C:2018:257, 76 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Tämä pätee varsinkin valtiota muistuttaviin toimijoihin, joilla on markkinavoimaa. Lisäksi merkityksellisiä ovat periaatteet terveyden suojelusta perusoikeuskirjan 35 artiklassa, ympäristönsuojelusta perusoikeuskirjan 37 artiklassa ja kuluttajansuojasta perusoikeuskirjan 38 artiklassa; näihin periaatteisiin sisältyy optimointivaatimuksia.

Kaikki nämä perusoikeudet ja periaatteet tuovat mukanaan laajamittaisia suojeluvelvollisuuksia (ks. myös *Gerechthof Den Haagin tuomio 9.10.2018, 200178.245/01 – ns. Urgenda-tuomio*). Lisäksi tässä on olennaisella tavalla kyse eurooppalaisten perusoikeuksien tehokkuudesta ja tehokkaasta täytäntöönpanosta. Perusoikeuskirjan 51 artiklan 1 kohdan toisen virkkeen mukaan unionin ja jäsenvaltioiden on edistettävä perusoikeuskirjan mukaisia perusoikeuksia ja periaatteita. Tällä nimenomaisella edistämismääräyksellä pyritään perusoikeuksien kattavaan toteutumiseen ja perusoikeuksien suojan *optimointiin*.

c) **Luonnon omat oikeudet** voivat dieseltapauksissa osaltaan toimia suojelua vahvistavasti [–]. Typpioksidit ovat ympäristön kannalta hyvin haitallisia (ks. myös unionin tuomioistuimen tuomio 3.6.2021, C-635/18, ECLI:EU:C:2021:437, sekä julkisasiamies Bobekin ratkaisuehdotus 10.6.2021, C-177/19, ECLI:EU:C:2021:476). Sallittua suuremmat ympäristön kannalta hyvin haitallisten typpioksidien päästöt loukkaavat luonnon omia oikeuksia, esimerkiksi sen oikeutta koskemattomuuteen perusoikeuskirjan 3 artiklan nojalla analogisesti sovellettuna.

Tällaisia luonnon omia oikeuksia voidaan johtaa perusoikeuskirjasta sekä eurooppalaisista sopimuksista esimerkiksi analogisesti. Perusoikeuskirjassa usein käytetty väljä käsite ”jokainen” käsittää myös luonnon ja yksittäiset ekosysteemit [–]. Olisi myös ristiriitaista katsoa oikeussubjektuuden kuuluvan tekoälylle, kuten unionin tasolla on pyrkimyksenä, muttei kuitenkaan ekosysteemeille.

Erityisten luonnon omien oikeuksien tunnustaminen tulkitsemalla ja soveltamalla voimassa olevaa oikeutta on välttämätöntä ekologisten vaatimusten *tärkeyden ja kiireellisyyden* vuoksi. Euroopan unionin oikeus antaa mahdollisuudet tähän [–].

On kuitenkin olemassa perustavanlaatuinen tulkinnallinen ristiriita. Pääoman intressejä ja taloudellisia intressejä on oikeudellisesti säännelty ja turvattu vuosisatojen ajan [–], tällä hetkellä kryptovaluutoin, kun taas ekologisia intressejä on perinteisesti laiminlyöty. Luonnon ja ympäristön olennainen arvo ja niiden arvo ihmiselle – *conditio sine qua non* kaikkien ihmisoikeuksien käytön kannalta – jäävät huomiotta.

Luonnon omien oikeuksien tunnustaminen vastaa maailmanlaajuisia kehityssuuntia [–].

Kriteerejä laaditaan eteläisen pallonpuoliskon valtiosäännöissä ja tuomioistuimissa, esimerkiksi Ecuadorissa ja Kolumbiassa. Esimerkiksi Kolumbian perustuslakituomioistuin on katsonut, että Rio Atrato -joella ja Kolumbiassa sijaitsevalla Amazonasin alueella on oikeushenkilöllisyys. Vastaavaa kehitystä on nähtävissä lukuisissa muissa oikeusjärjestyksissä. Tämä pätee Uuteen-Seelantiin ja nyttemmin Sveitsiin ja Ruotsiin (ks. myös Sveitsin Bundesgerichtin tuomio 16.9.2020 kädellisten perusoikeuksista, 1C_105/2019).

Unionin oikeusjärjestys on lisäksi avoin kansainvälisille vaikutteille. Perusoikeuskirjan 53 artiklan dynaaminen alkulauseke mahdollistaa tarttumisen edellä kuvattuun maailmanlaajuiseen oikeudelliseen kehitykseen [– –].

Luonnon omien oikeuksien tunnustamisen puolesta – eikä sitä vastaan – puhuu myös perusoikeuskirjaan sisältyvä ihmisarvon kunnioittamisen ta. Perusoikeuskirjan 1 artiklalla suojatusta ihmisarvosta ja johdanto-osassa ilmaistusta vastuusta koko ihmiskuntaa ja tulevia sukupolvia kohtaan nimittäin seuraa vaatimus mahdollistaa myös tuleville sukupolville vapaa, itsenäinen ja arvokas elämä tunnustamalla luonnon omat oikeudet.

Tämä ei edistä ainoastaan sukupolvien ja aikakausien välistä vapauden turvaamista vaan myös perusoikeuskirjaan juurtunutta yhdenvertaisuusperiaatetta. Se vastaa yhteisvastuun vaatimusta, joka läpäisee koko perusoikeuskirjan. Unionin perusoikeuksista – oikeudesta elämään aina omistusoikeuteen asti – ja niiden suojeluluonteesta seuraa velvollisuus tunnustaa luonnon omat oikeudet.

Lisäksi viitataan vastaavanlaisiin ennakkoratkaisupyyntöihin, jotka liittyvät ”dieselskandaaliin” ja jollaisen on esittänyt esimerkiksi Landgericht Ravensburg (Ravensburgin alueellinen alioikeus) [– –].

[– –] [oikeus esittää ennakkoratkaisupyynnön kansallisen oikeuden mukaan]

Saksan oikeuslaitoksen riippumattomuutta koskevat epäilyt aiemmassa, 15.6.2020 esitetystä ennakkoratkaisupyynnössä (asia C-276/20) pidetään edelleen voimassa.

[– –]

TYÖASIAKIRJA