

Asia C-251/23

Täydennys ennakkoratkaisupyyntöön

Jättämispäivä:

14.8.2023

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Duisburg (Saksa)

Täydennyksen päiväys:

21.7.2023

Valittaja:

OB

Vastapuolet:

Mercedes-Benz Group AG

LANDGERICHT DUISBURG

VÄLIPÄÄTÖS

Asiassa

OB

- kantajana -

edustajanaan asianajaja Yildirim, Frankfurt am Main,

vastaan

Mercedes-Benz Group AG, jota edustaa sen johtokunta, Mercedesstraße 137,
70327 Stuttgart

- vastaajana -

edustajinaan asianajaja Junge kollegoinee, Köln,

Landgericht Duisburgin (alueellinen alioikeus, Duisburg, Saksa) 1. siviilijaosto on

tuomari Nennecken muodostamassa yhden tuomarin kokoonpanossa 21.7.2023

päätänyt seuraavaa:

Täydennyksenä 5.4.2023 tehtyyn välipäätökseen Euroopan unionin tuomioistuinta pyydetään vastaamaan 5.4.2023 tehdyn välipäätöksen perusteella jo pyydetyn ennakkoratkaisun yhteydessä myös seuraaviin lisäkysymyksiin (SEUT 267 artikla):

6. Onko 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännösten, erityisesti sen 18 artiklan 1 kohdan ja 3 artiklan 36 alakohdan, tarkoituksena myös suojella yksittäistä ajoneuvon ostajaa nimenomaisesti siltä, että hän ostaa ajoneuvon, joka ei ole unionin oikeudessa säädettyjen vaatimusten mukainen ja jota hän ei olisi ostanut, jos olisi tiennyt, ettei ajoneuvo täytä unionin oikeudessa säädettyjä vaatimuksia, koska hän ei olisi halunnut tehdä niin?
7. Onko edelliseen kysymykseen annettavasta vastauksesta riippumatta Euroopan unionin oikeuden nojalla siinä tapauksessa, että ajoneuvon valmistaja on rikkonut 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännöksiä tai sen perusteella annettuja kansallisia säännöksiä ja että ajoneuvon valmistaja on etenkin rikkonut kieltoa toimittaa virheellinen vaatimustenmukaisuustodistus, valmistajan oltava aina tai ainakin tietyissä tapauksissa velvollinen vapauttamaan ostaja kokonaisuudessaan tähän rikkomiseen perustuvan ajoneuvon, joka ei vastaa Euroopan unionin oikeuden säännöksiä, ostamisen seurauksista, toisin sanoen korvaamaan hänelle, jos hän sitä vaatii – tarvittaessa ajoneuvon palauttamista ja omistuksen siirtoa vastaan ja vähentämällä siitä ostajan ajoneuvon ostamisen perusteella mahdollisesti saamien muiden etujen arvo ajoneuvon ostamisesta aiheutuneet kulut? Jos näin on vain tietyissä tapauksissa: missä tapauksissa näin on meneteltävä?
8. Jos seitsemänten kysymykseen vastataan kieltävästi tai myöntävästi vain tiettyjen tapausten osalta: Onko ajoneuvon, joka ei vastaa Euroopan unionin oikeuteen sisältyviä ajoneuvon pakokaasupäästöjä ja/tai päästöjenrajoitusjärjestelmän ominaisuuksia koskevia säännöksiä, ostajan vahingonkorvausoikeuden rajoittaminen siihen määrään, joka vastaa sitä kiellettyyn estolaitteeseen liittyvät riskit huomioon ottaen liian korkeaa hintaa, jolla ostaja on ostanut ajoneuvon, aina sopusoinnussa Euroopan unionin oikeuden säännösten kanssa, jos valmistaja on pelkästään huolimattomuuttaan toimittanut ajoneuvosta virheellisen vaatimustenmukaisuustodistuksen, josta ilmenee, että ajoneuvo on valmistamisajankohtanaan ollut kaikkien säädösten mukainen? Jos näin ei ole aina: missä tapauksissa näin ei ole?

9. Jos kahdeksanteen kysymykseen vastataan myöntävästi: Onko ajoneuvon, joka ei vastaa Euroopan unionin oikeuteen sisältyviä ajoneuvon pakokaasupäästöjä ja/tai päästöjenrajoitusjärjestelmän ominaisuuksia koskevia säännöksiä, ostajan vahingonkorvausoikeuden rajoittaminen siihen määrään, joka vastaa sitä kiellettyyn estolaitteeseen liittyvät riskit huomioon ottaen liian korkeaa hintaa, jolla ostaja on ostanut ajoneuvon, ja joka on kuitenkin korkeintaan 15 prosenttia ostohinnasta, aina sopusoinnussa Euroopan unionin säännösten kanssa, jos valmistaja on pelkästään huolimattomuuttaan toimittanut ajoneuvosta virheellisen vaatimustenmukaisuustodistuksen, josta ilmenee, että valmistaja on pyrkinyt sen valmistamisajankohtana noudattamaan kaikkia säädöksiä? Jos näin ei ole aina: missä tapauksissa näin ei ole?

I.

Käsiteltävän asian taustalla olevat tosiseikat ilmenevät, sikäli kuin niillä on merkitystä pyydetyn ennakkoratkaisun kannalta, päätösosassa mainitusta jaoston 5.4.2023 tekemästä välipäätöksestä ja muilta osin Euroopan unionin tuomioistuimelle (jäljempänä unionin tuomioistuin) (asian numero C-251/23) jo esitetyistä asiakirjoista 1 O 49/20 - Landgericht Duisburg.

II.

Perusteena mainituissa välipäätöksessä muotoiltujen ennakkoratkaisukysymysten täydentämiseen tämän välipäätöksen päätösosaan sisältyvillä kuudennella, seitsemännellä, kahdeksannella ja yhdeksännellä kysymyksellä ovat Bundesgerichtshofin (ylin tuomioistuin, Saksa) 26.6.2023 antamissa tuomioissa (Via ZR 335/21, Via ZR 533/21 ja Via ZR 1031/22), joissa on otettu huomioon unionin tuomioistuimen 21.3.2023 antama tuomio (C-100/21), esittämät toteamukset.

1.

Asiaa käsittelevä jaosto on, kuten jo mainitusta sen 5.4.2023 tekemästä välipäätöksestä ilmenee, johtanut 5.9.2007 annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2007/46/EY kiellon toimittaa ajoneuvosta, josta on mainitun direktiivin 18 artiklan 1 kohdan ja 3 artiklan 36 alakohdan nojalla toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus, virheellinen vaatimustenmukaisuustodistus – tämä vastaa myös Bundesgerichtshofin näkemystä (ks. erityisesti tuomio 26.6.2023, Via ZR 335/21, 23 kohta). Se on lisäksi päätelty mainitusta unionin tuomioistuimen 21.3.2023 annetusta tuomiosta, että tämän kiellon tarkoituksena on myös suojella yksittäisiä ajoneuvon ostajia sellaisen ajoneuvon ostamiselta, joka ei täytä unionin oikeuteen sisältyviä vaatimuksia.

Bundesgerichtshofin edellä 1 kohdassa mainituissa kolmessa tuomiossaan esittämien toteamusten perusteella ja sen jälkeen, kun asiaa on tarkasteltu

uudelleen seikkaperäisesti, herää kuitenkin kysymys, onko 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännösten ja erityisesti esimerkiksi virheellisen vaatimustenmukaisuustodistuksen toimittamista ajoneuvosta koskevan kiellon tarkoituksena myös suojella yksittäistä ajoneuvon ostajaa nimenomaisesti myös siltä, että hän ostaa ajoneuvon, joka ei ole unionin oikeudessa säädettyjen vaatimusten mukainen ja jota hän ei olisi tosiasialliset olosuhteet tuntien halunnut ostaa eikä myöskään ostanut, toisin sanoen suojella ostajan taloudellista itsemääräämisoikeutta ja etenkin hänen intressiään siihen, ettei häntä saada tekemään tahatonta sitoumusta.

Jos asia on näin, kantajan käsiteltävässä asiassa esittämä vaatimus ostohinnan palauttamisesta ajoneuvon palauttamista ja omistuksen siirtoa vastaan ja vähentämällä siitä kantajan ajoneuvon käytöstä saamien etujen arvo tulee kyseeseen BGB:n 823 §:n 2 momentin, luettuna yhdessä 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY perusteella annetun EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin kanssa; muussa tapauksessa se tulee kyseeseen vain, jos ainakin nyt tarkasteltavan tapauksen osalta päätösosassa muotoiltuun kysymykseen 7 vastataan myöntävästi tai jos vastaajan todettaisiin aiheuttaneen hyvän kauppataujan vastaisesti kantajalle tahallisesti vahinkoa – mistä käsiteltävässä asiassa ei tämänhetkisten tosiseikkojen valossa ole kyse (viimeksi mainitussa tapauksessa Bundesgerichtshof hyväksyy vastaavan vaatimuksen, ks. esim. Bundesgerichtshofin tuomio 25.5.2020, Az. VI ZR 252/19).

Kantajan esittämä vaatimus on BGB:n 823 §:n 2 momentin nojalla perusteltu, jos yksittäistä ajoneuvon ostajaa – käsiteltävässä asiassa kantajaa – on tarkoitus suojella 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännöksillä ja vastaavasti myös kyseisen direktiivin perusteella annetuilla kansallisilla säännöksillä – tässä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentilla – myös nimenomaisesti sellaisen ajoneuvon ostamiselta, joka ei täytä Euroopan unionin oikeudessa asetettuja vaatimuksia ja jota hän ei olisi tosiasialliset olosuhteet tuntien halunnut ostaa eikä myöskään ostanut, toisin sanoen jos 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännöksillä ja vastaavasti myös kyseisen direktiivin perusteella annetuilla kansallisilla säännöksillä on tarkoitus suojella nimenomaisesti myös ostajan – tässä kantajan – yleistä toimintavapautta ja sen ilmentymänä taloudellista itsemääräämisoikeutta, siis intressiä siihen, ettei häntä saada tekemään tahatonta sitoumusta, nimittäin siinä muodossa, että – mahdollisesti myös huolimattomuudesta johtunut – virheellisen vaatimustenmukaisuustodistuksen toimittaminen johtaa kielletyn toiminnan oikeudellisia seurauksia koskevasta lainsäädännöstä johtuvaan ostajan oikeuteen vaatia valmistajaa palauttamaan ostosta aiheutuneet kulut, etenkin myyjälle maksettu ostohinta (ks. erityisesti Bundesgerichtshofin tuomio 26.6.2023, Az. VI ZR 335/21, erityisesti 20 ja 23 kohta). Siinä tapauksessa ajoneuvon tahaton ostaminen, josta aiheutui ostajalle haittaa, kuuluu nimittäin jo sellaisenaan tarkasteltuna rikotun lain antaman suojan alaan, toisin sanoen sen alaan, jolta rikotulla lailla on tarkoitus suojella ostajaa. Bundesgerichtshofin näkemyksen mukaan tämä on edellytys ostajan oikeudelle vaatia ajoneuvon valmistajaan nähden ajoneuvon ostamisen seurauksista vapauttamista siten, että

kauppa puretaan ostajan – tässä kantajan – osalta kokonaisuudessaan BGB:n 823 §:n 2 momentin nojalla (ks. erityisesti Bundesgerichtshofin tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21, erityisesti 20 kohta).

Bundesgerichtshof ei edelleenkään katso 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännöksillä ja kyseisen direktiivin perusteella annetuilla kansallisilla säännöksillä olevan tällaista suojelutarkoitusta (ks. erityisesti Bundesgerichtshofin tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21, 19 kohta sekä 24 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Sen mukaan on ainoastaan olemassa unionin oikeudessa suojattu intressi siihen, että moottoriajoneuvoa koskevan kauppasopimuksen tekemisestä ei aiheudu ostajalle taloudellisia menetyksiä siksi, että ajoneuvon valmistaja on rikkonut ajoneuvojen pakokaasupäästöjä koskevaa unionin lainsäädäntöä, differenssiteoriassa tarkoitettulla tavalla (em. Bundesgerichtshofin tuomio, 32 kohta). Bundesgerichtshofin näkemyksen mukaan unionin oikeudessa annettava suoja ei kuitenkaan ulotu ostajan intressiin siihen, ettei sopimus sido häntä (em. Bundesgerichtshofin tuomio, 19 kohta).

Tästä syystä Bundesgerichtshof ei myönnä pelkästään kyseisen direktiivin säännösten, luettuina yhdessä EG-FGV:n 6 §:n ja 27 §:n 1 momentin sekä BGB:n 823 §:n 2 momentin kanssa, rikkomisen perusteella ajoneuvon ostajalle oikeutta vaatia ajoneuvon ostamisesta aiheutuneiden kulujen palauttamista – tarvittaessa ajoneuvon palauttamista ja omistuksen siirtoa vastaan ja vähentämällä ostajan ajoneuvon käytöstä saamien muiden etujen arvo – sellaisena kuin kantaja vaatii sitä käsiteltävässä asiassa (16.2.2020 päivätyn kannekirjelmän s. 2, Bl. 2 d.A., 5.5.2021 päivätyn kirjelmän s. 1, Bl. 191 d.A.), vaan myöntää ainoastaan oikeuden vaatia korvaamaan tarvittaessa määritettävä vahinko, joka määritetään vertaamalla vastuun synnyttävän tapahtuman seurauksena syntynyttä taloudellista tilannetta siihen taloudelliseen tilanteeseen, joka olisi vallinnut ilman kyseistä tapahtumaa (ks. erityisesti Bundesgerichtshofin tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21, 40 kohta).

Bundesgerichtshofin mukaan pelkästään kyseisen direktiivin säännösten, luettuina yhdessä EG-FGV:n 6 §:n ja 27 §:n 1 momentin sekä BGB:n 823 §:n 2 momentin kanssa, rikkomisen perusteella syntyvä vahinko, josta voidaan saada korvausta, koostuu – ainoastaan – siitä määrästä, joka vastaa sitä kiellettyyn estolaitteeseen liittyvät riskit huomioon ottaen liian korkeaa hintaa, jolla ostaja on ostanut kaupan kohteen (Bundesgerichtshofin tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21, 40 kohta); se on rajoittanut tätä vahingonkorvausoikeutta siten, että se on vähintään 5 prosenttia ja enintään 15 prosenttia ostohinnasta (em. Bundesgerichtshofin tuomio, 73 ja 75 kohta).

Bundesgerichtshof toteaa tästä, että unionin oikeustilaa on selvennetty unionin tuomioistuimen 21.3.2023 antamalla tuomiolla (asia C-100/21) siten, ettei unionin oikeudessa edellytetä, että moottoriajoneuvon, jossa on kielletty estolaite, ostaja asetetaan sellaiseen asemaan ikään kuin hän ei olisi koskaan tehnyt kauppasopimusta; intressi kauppasopimuksen purkamiseen sisällytetään siis EG-

FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n aineelliseen suojanalaan (Bundesgerichtshofin tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21, 23 kohta).

Asiaa käsittelevä jaosto ei kuitenkaan havaitse mainitusta unionin tuomioistuimen 21.3.2023 annetusta tuomiosta toteamuksia siitä, onko 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännöksillä tarkoitus suojella yksittäistä ostajaa nimenomaisesti myös siltä, että hän ostaa ajoneuvon, joka ei ole unionin oikeudessa säädettyjen vaatimusten mukainen ja jota hän ei olisi tosiasialliset olosuhteet tuntien halunnut ostaa eikä myöskään ostanut, toisin sanoen tarkoitus suojella tältä osin myös hänen valinnanvapauttaan, ja edellyttävätkö ne jo tästä syystä, että siinä tapauksessa, että valmistaja rikkoo kyseisen direktiivin säännöksiä ja sen perusteella annettuja kansallisia säännöksiä – etenkin kieltoa toimittaa virheellinen vaatimustenmukaisuustodistus –, ostajalle annetaan ajoneuvon valmistajaan nähden oikeus siihen, että hänet vapautetaan tähän rikkomiseen perustuvan sopimuksen seurauksista kokonaisuudessaan eli että hänelle korvataan, jos hän sitä vaatii, ajoneuvon ostamisesta aiheutuneet kulut – tarvittaessa ajoneuvon palauttamista ja omistuksen siirtoa vastaan ja vähentämällä siitä ostajan ajoneuvon ostamisen perusteella mahdollisesti saamien muiden etujen arvo –, kuten kantaja vaatii käsiteltävässä asiassa.

Asiaa käsittelevä jaosto pitää tästä syystä SEUT 267 artiklan nojalla välttämättömänä pyytää unionin tuomioistuinta vastaamaan myös päätösosassa muotoiltuun lisäkysymykseen 6.

2.

Edellä esitetystä riippumatta asiaa käsittelevä jaosto ei sulje myöskään pois sitä, että unionin oikeudessa ja etenkin unionin tuomioistuimen 21.3.2023 annetussa tuomiossa (93 kohta) mainittu tehokkuusperiaate edellyttää, että siinä tapauksessa, että ajoneuvon valmistaja – tässä vastaaja – on toimittanut vaatimustenmukaisuustodistuksen, jossa virheellisesti todistetaan, että ajoneuvo on tuotantohetkellä kaikkien säädösten mukainen, ajoneuvon ostajalle – tässä kantajalle – annetaan oikeus vaatia ajoneuvon ostamisesta aiheutuneiden kulujen korvaamista ajoneuvon palauttamista vastaan ja vähentämällä niistä ostajan ajoneuvon käytöstä saamat edut.

Tällaisessa tapauksessa kyseeseen tulee sitä vastoin myös oikeus ainoastaan siihen, että ostajalle aiheutunut taloudellinen menetys korvataan määrällisesti, jolloin ostaja saa kuitenkin ainoastaan rahamäärän ja joutuu pitämään ajoneuvon. Bundesgerichtshofin mukaan silloin, kun valmistaja ei ole toiminut tahallisesti eikä aiheuttanut ostajalle hyvän kauppatavan vastaisesti tahallisesti vahinkoa tai pettänyt tätä, ostajalla on ainoastaan tällainen oikeus, jota lisäksi rajoitetaan määrällisesti (lähemmin Bundesgerichtshofin tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21).

Asiaa käsittelevä jaosto pitää kuitenkin mahdollisena, että erityisesti tehokkuusperiaate huomioon ottaen unionin oikeudessa edellytetään, että jo

silloin, kun ostajalla on unionin oikeudessa suojattu intressi pelkästään siihen, ettei hänelle aiheudu moottoriajoneuvoa koskevan kauppasopimuksen tekemisestä taloudellisia menetyksiä siksi, että ajoneuvon valmistaja on rikkonut ajoneuvojen pakokaasupäästöjä koskevaa unionin lainsäädäntöä, ostajalle annetaan valmistajaan nähden oikeus siihen, että hänet vapautetaan kokonaisuudessaan ajoneuvon ostamisen seurauksista, eli hänelle korvataan ajoneuvon ostamisesta aiheutuneet kulut – tarvittaessa ajoneuvon palauttamista ja omistuksen siirtoa vastaan ja vähentämällä niistä ostajan ajoneuvon ostamisen perusteella mahdollisesti saamien muiden etujen arvo. Se pitää tätä mahdollisena etenkin silloin, jos 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännöksillä on nimenomaisesti tarkoitus myös suojella yksittäisen ajoneuvon ostajan valinnanvapautta edellä 1 kohdassa kuvatulla tavalla.

Tämän sisältöinen oikeus on viime kädessä määritettävä helposti ja joka tapauksessa pääsääntöisesti myös määrällisesti kohtuullisen täsmällisesti, ilman että on tarpeen pyytää asiantuntijalausuntoa; tässä yhteydessä on arvioitava ainoastaan edun korvaamisen laskennassa huomioon otettava odotettavissa oleva kokonaiskilometrimäärä, joka ajoneuvolla on ajettu, mikä ei kuitenkaan aiheuta suuria vaikeuksia.

Se antaa ajoneuvon ostajalle kattavan suojan hänelle aiheutuvia haittoja vastaan, koska näin korvataan kaikki ostajalle aiheutuvat haitat.

Asiaa käsittelevä jaosto ei havaitse tällaisessa vahingonkorvausoikeudessa piilevän ”seuraamuksen” epäasianmukaisuutta tai suhteettomuutta, koska ajoneuvon valmistajan on korvattava ainoastaan ostamisesta aiheutuneet haitat ja se saa vastineeksi edut, joita ostaja on saanut ajoneuvon hankinnasta – siten, että ajoneuvo palautetaan ja sen omistus siirretään tai että korvauksesta vähennetään ostajan saamien muiden etujen arvo. Valmistaja voi, mikäli se on teknisesti mahdollista, tehdä ajoneuvosta säädösten mukaisen ja myydä sen uudelleen ja siten pienentää säännösten rikkomisesta aiheutuvia tappioitaan.

Oikeus siihen, että ostajalle korvataan määrällisesti pelkästään varallisuusero, joka hänelle on syntynyt ajoneuvon, joka ei vastaa unionin oikeudessa asetettuja vaatimuksia, taloudellisesti epäedullisesta ostamisesta, on sitä vastoin epäedullinen ajoneuvon ostajan kannalta. Näin on etenkin silloin, jos korvaukseen oikeuttavana vahinkona pidetään ainoastaan määrää, joka vastaa sitä kiellettyyn estolaitteeseen liittyvät riskit huomioon ottaen liian korkeaa hintaa, jolla ostaja on ostanut ajoneuvon (ks. Bundesgerichtshofin tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21, 40 kohta).

Etenkin jos on epävarmaa, poistetaanko ajoneuvo tulevaisuudessa käytöstä, koska se ei täytä unionin oikeudessa asetettuja vaatimuksia, viimeksi mainitun määränkään arvioiminen ei ole yksinkertaista eikä todellisuudessa mahdollista ilman kallista asiantuntijalausuntoa ainakaan silloin, kun varallisuuseron suuruus on riidanalainen. Jos Bundesgerichtshofin (tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21, 42 kohdan loppu ja 76 kohta) tapaan varallisuuseron määrittämisessä otetaan

lähtökohdaksi pelkästään sopimuksen tekoajankohta, on aina epävarmaa, poistetaanko ajoneuvo – vahingon määrittämisen kannalta merkityksellisenä määräpäivänä tarkasteltuna – tulevaisuudessa käytöstä. Tällainen epävarmuus voi vallita kuitenkin myös ajankohtana, jona tosiseikkoja käsiteltiin viimeisen kerran istunnossa. Sillä voi siten olla merkitystä vahingon määrittämisen kannalta myös silloin, jos Bundesgerichtshofin oikeuskäytännöstä poiketen vahingon määrittämisessä lähtökohdaksi otetaan ajankohta, jona tosiseikkoja käsiteltiin viimeisen kerran istunnossa.

Tämä näkökohta herättää epäilyjä siitä, eikö sillä, että ajoneuvon, joka ei täytä pakokaasupäästöjensä ja/tai päästöjenrajoitusjärjestelmänsä osalta unionin oikeuteen sisältyviä vaatimuksia, ostajan korvausoikeutta ajoneuvon valmistajaan, joka on rikkonut 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännöksiä, nähden rajoitetaan siten, että ostajalla on oikeus pelkästään ajoneuvon ostamisesta aiheutuneen taloudellisen menetyksen korvaamiseen, tehdä unionin oikeudessa tarkoitettulla tavalla suhteettoman vaikeaksi se, että moottoriajoneuvon ostaja saa asianmukaisen korvauksen vahingoista (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 21.3.2023, C-100/21, 93 kohta).

Edellä esitetyn perusteella on tuskin mitään lähtökohtaa sille, miten tämän sisältöinen vahingonkorvausoikeus voitaisiin määrittää määrällisesti. Varallisuuseroa voidaan nimittäin tuskin määrittää luotettavasti määrällisesti, koska ei ole nähtävissä, miten asiat jatkossa kehittyvät, toisin sanoen miten viranomaiset reagoivat ja mitä teknisiä mahdollisuuksia löydetään mahdollisesti (edelleen) olevien kiellettyjen estolaitteiden ja ohjelmointien sekä ajoneuvon hallintajärjestelmän kokoonpanon muuttamisen kielteisten vaikutusten poistamiseksi. Näin on etenkin silloin, jos Bundesgerichtshofin 26.6.2023 antamassaan tuomiossa (Az. Via ZR 335/21, 42 kohdan loppu ja 76 kohta) esittämien toteamusten mukaisesti korvattavan varallisuuseron kannalta merkityksellinen on varallisuuden vertailu pelkästään sopimuksen tekoajankohtana, mutta myös silloin, jos tältä osin otetaan lähtökohdaksi ajankohta, jona tosiseikkoja on viimeksi käsitelty istunnossa, niin kauan kuin se, mitä asianomaiselle ajoneuville jatkossa tapahtuu, on edelleen avoinna, koska on esimerkiksi vielä epäselvää, määrätäänkö se poistettavaksi käytöstä tai edellytetäänkö jonkinlaisia teknisiä toimenpiteitä – joihin voi liittyviä muunlaisia haittoja.

Toisin kuin Bundesgerichtshof (em. tuomion 78 kohta) sitä tarkemmin perustelematta toteaa, ilman lausuntoa varallisuuseron suuruutta voidaan riita-asiassa tuskin määrittää määrällisesti, ja epävarmuus, jota voidaan hälventää enemmän tai vähemmän ainoastaan vahinkoa arvioimalla, on tuskin vältettävissä lausunnon pyytämisen jälkeenkään. Asiaa käsittelevällä tuomarilla ei kuitenkaan ole – kuten ei varmastikaan useimmilla hänen kollegoistaankaan – asiantuntemusta arvioida Bundesgerichtshofin em. mainitun tuomion 76 kohdassa esittämien perusteiden mukaisesti edes alustavasti ja asianmukaisesti vahinkoa, joka määritetään vertaamalla vastuun synnyttävän tapahtuman seurauksena syntyntä taloudellista tilannetta siihen taloudelliseen tilanteeseen, joka olisi

vallinnut ilman kyseistä tapahtumaa. Hän ei ole tekniikan asiantuntija, eikä hänellä ole myöskään käsitystä moottoriajoneuvojen lupaviranomaisten käytännön työstä, joten hän ei voi oman asiantuntemuksensa perusteella arvioida alustavasti Bundesgerichtshofin em. tuomion 76 kohdassa merkityksellisinä pitämiä perusteita, nimittäin kielletyn estolaitteen käyttöön liittyviä haittoja ja erityisesti viranomaismääräyksiin liittyvää riskiä, kyseeseen tulevien käyttörajoitusten laajuutta ja tällaisten rajoitusten käyttöönoton todennäköisyyttä yksittäistapauksen olosuhteet huomioon ottaen, varsinkaan sopimuksen tekoajankohdan osalta. Näin on etenkin silloin, jos vahingon määrittämisen perustana olevat tekniset seikat riitautetaan. Myöskään asiaa käsittelevän jaoston muut jäsenet eivät ole saaneet teknisen alan koulutusta, eikä heillä – tietääkseni – ole myöskään tarkempaa käsitystä lupaviranomaisten käytännön työstä. Asiaa käsittelevän tuomarin tiedossa ei ole, että joku Landgericht Duisburgin tuomareista olisi ylipäättään tekniikan asiantuntija ja että hänellä olisi käsiteltävässä asiassa esille tulevien kysymysten arvioimiseen tarvittava asiantuntemus.

Yksittäinen tuomari tai myöskään kollegiaalisessa kokoonpanossa toimiva jaosto ei voi tai ei voinut ilman omaa asiantuntemusta arvioida myöskään sitä vastuun perustana olevan konkreettisen rikkomisen painoarvoa, jota Bundesgerichtshof (em. tuomion 77 kohta) on pitänyt merkityksellisenä vahingonkorvusoikeuden määrittämisen kannalta, unionin oikeudessa asetetulle tavoitteelle, joka koskee tiettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamista.

Ilman kallista, mittauksiin perustuvaa asiantuntijaneuvontaa asiaa käsittelevä jaosto ei nimittäin voi tai ei voinut todeta edes alustavasti tai myöskään ainoastaan arvioida, millaiset ajoneuvon päästöarvot ovat säännösten rikkomisen perusteella ja mitkä ne olisivat olleet ilman tätä rikkomista.

Asiaa vaikeuttaa lisäksi se, että korvausvaatimusten esittäjät väittävät toistuvasti, että ajoneuvon säännösten vastaisuuden poistamiseksi tehtävillä ajoneuvon hallintajärjestelmän kokoonpanon muutoksilla on haitallisia vaikutuksia, minkä ajoneuvojen valmistajat yleensä kiistävät – nyt esillä olevaa asiaa käsittelevän tuomarin tiedossa ei ole tapausta, jossa valmistaja olisi myöntänyt korvausvaatimuksen esittäjän väittämät haitat, joita aiheutuu ajoneuvon säännösten vastaisuuden poistamiseksi tehtävistä ajoneuvon hallintajärjestelmän kokoonpanon muutoksista –, joten myös näiden haittojen, jotka on otettava huomioon varallisuuseroa määritettäessä, selvittämiseksi olisi mahdollisesti pyydettävä erittäin kalliita asiantuntijalausuntoja.

Jos todistustaakka on korvausvaatimuksen esittäjällä, Saksan siviiliprosessioikeuden mukaan sen on maksettava pyydettävät lausunnot etukäteen, mistä korvausvaatimuksen esittäjä, joka ei ole ottanut vastaavaa oikeusturvavakuutusta, ei yleensä pysty suoriutumaan ainakaan kovin helposti. Vaikka korvausvaatimuksen esittäjä, jolla ei ole oikeusturvavakuutusta, pystyisi maksamaan tarvittavan lausunnon etukäteen, se luopuu tästä mahdollisesti sillä perusteella, että ”se ei kannata”, koska mahdollisesti lisäksi saatava vahingonkorvaus ei ole niin suuri, että lausunnosta aiheutuvien kustannusten,

jotka ovat vähintään viiden tuhannen euron luokkaa, etukäteen maksamiseen liittyvä riski kannattaisi, kun otetaan huomioon oikeusprosessiin liittyvät riskit (riski siitä, ettei vahinkoa pystytä näyttämään toteen kokonaan tai osittain). Tämä pätee etenkin, kun otetaan huomioon Bundesgerichtshofin oikeuskäytäntö, jonka mukaan lisäksi saatava vahingonkorvaus on enintään 15 prosenttia ostohinnasta (enimmäismäärä) - 5 prosenttia ostohinnasta (vähimmäismäärä) = 10 prosenttia ostohinnasta. On pelättävissä, että suuri määrä sellaisten ajoneuvojen ostajia, jotka eivät täytä pakokaasupäästöjä ja päästöjenrajoitusjärjestelmää koskevia unionin oikeuden vaatimuksia, jättää vaatimatta täyttä korvausta heille Bundesgerichtshofin toteamusten mukaisesti aiheutuneen taloudellisen menetyksen perusteella pelkästään kustannussyistä tai ei joka tapauksessa pysty esittämään tältä osin vaadittavaa näyttöä, mikä johtaa lopulta samaan lopputulokseen.

Tämä ongelma vältetään helposti määrittämällä ostajan vahingonkorvausoikeus siten, että ostajalle korvataan ajoneuvon ostamisesta aiheutuneet kulut, joista vähennetään tarvittaessa ostajan saamien etujen arvo, ajoneuvon palauttamista vastaan.

Lisäksi, jos ostajalle annetaan pelkästään oikeus ainoastaan määrällisesti määritettävän ja vain arvioon perustuvan varallisuuseron, jota ei todellisuudessa voida selvittää luotettavasti, korvaamiseen, asiaa käsittelevän jaoston mukaan on vaarana, että riittämättömien määritysmahdollisuuksien vuoksi ostaja ei viime kädessä saa asianmukaista korvausta vahingoista.

Jos Bundesgerichtshofin tapaan taloudellisen menetyksen määrittämisen lähtökohdaksi otetaan sopimuksen tekoajankohta, ääritapauksessa voi olla niin, että ostajan ajoneuvo poistetaan käytöstä kuukauden sisällä sen hankkimisesta, mutta hän ei saa siitä vahingonkorvausta, joka on lähes 100 prosenttia ostohinnasta, vaan ainoastaan selvästi pienemmän vahingonkorvauksen, joka Bundesgerichtshofin oikeuskäytännön (tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21) mukaan on enintään 15 prosenttia ostohinnasta. Myös vähemmän äärimmäiset tapaukset, joihin liittyy tällainen ”virhearviointi” sillä seurauksella, ettei ostaja saa oikeasti asianmukaista korvausta vahingoista, ovat ehdottomasti mahdollisia ja myös pelättävissä.

Vaikka lähtökohdaksi otettaisiin ajankohta, jona tosiseikkoja käsiteltiin viimeisen kerran istunnossa, korvaus voi jäädä liian pieneksi – joskaan ei niin äärimmäiseksi kuin edellä mainitussa ensimmäisessä esimerkkitapauksessa. Ajoneuvon ostajalle voi nimittäin käydä myös niin, että hänen ajoneuvonsa poistetaan käytöstä vasta kuukauden kuluttua siitä, kun tosiseikkoja käsiteltiin viimeisen kerran istunnossa, joten ostajalle aiheutunut taloudellinen menetys on suurempi kuin viimeisen istunnon ajankohtana arvioitu taloudellinen menetys; näin on erityisesti silloin, jos vahingonkorvaus on enintään 15 prosenttia ostohinnasta. Myös tältä osin mahdollisia ja pelättävissä olevia muita mahdollisia tapauksia, joissa virhearviointi johtaa siihen, ettei ajoneuvon ostaja saa asianmukaista korvausta vahingoista, on lähes rajattomasti.

Kuten edellä esitetystä ilmenee, etenkin Bundesgerichtshofin korvattavan vahingon enimmäismäärästä, joka on 15 prosenttia ostohinnasta, esittämät näkökohdat herättävät asiaa käsittelevässä jaostossa epäilyjä: Asiaa käsittelevä jaosto pitää täysin mahdollisena, että osalle unionin oikeuteen sisältyvien pakokaasupäästöjä koskevien säännösten vastaisten ajoneuvon ostajista, joiden vahingonkorvausoikeutta rajoitetaan tällä tavalla, tehdään unionin oikeuden vastaisella tavalla mahdottomaksi saada asianmukainen korvaus vahingoista, koska heille aiheutunut vahinko on todellisuudessa suurempi kuin 15 prosenttia ostohinnasta. Asiaa käsittelevä jaosto ei näe mitään perustetta siihen, miksi taloudellisen menetyksen olisi rajoitettava enintään tähän osuuteen ostohinnasta (em. Bundesgerichtshofin tuomio, 73 ja 75 kohta).

Mainituista syistä asiaa käsittelevä jaosto pitää myös vähintäänkin mahdollisena, että – täysin riippumatta korvattavan määrän enimmäismäärästä, joka on 15 prosenttia ostohinnasta – osalle unionin oikeuteen sisältyvien pakokaasupäästöjä koskevien säännösten vastaisten ajoneuvon ostajista, joiden vahingonkorvausoikeus rajataan siihen määrään, joka vastaa sitä kiellettyyn estolaitteeseen liittyvät riskit huomioon ottaen liian korkeaa hintaa, jolla ostaja on ostanut ajoneuvon (ks. Bundesgerichtshofin tuomio 26.6.2023, Az. Via ZR 335/21, 40 kohta), tehdään unionin oikeuden vastaisella tavalla mahdottomaksi saada asianmukainen korvaus vahingoista, koska heille aiheutunut vahinko on todellisuudessa suurempi kuin kyseinen määrä.

Nämä näkökohdat huomioon ottaen olemassa oleva vaara mahdollisesti liian pienestä vahingonkorvauksesta voidaan myös välttää helposti siten, että ostajan vahingonkorvausoikeus unionin oikeuden säännösten vastaisen ajoneuvon valmistajaan nähden, jos sellainen esitetään, käsittää kyseisen ajoneuvon ostamisesta aiheutuneiden kulujen korvaamisen – mahdollisesti ajoneuvon palauttamista ja omistuksen siirtoa vastaan ja vähentämällä niistä ostajan ajoneuvon ostamisesta saamat muut edut.

Tämä herättää asiaa käsittelevässä jaostossa epäilyjä siitä, onko unionin oikeuden mukaista se, että ajoneuvon, joka ei vastaa unionin oikeuteen sisältyviä vaatimuksia, ostajan oikeus saada vahingonkorvausta sen valmistajalta, joka on rikkonut 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY säännöksiä, rajataan koskemaan määrällisesti määritettävän varallisuuseron korvaamista, etenkin silloin, jos tältä osin korvattavalle erolle asetetaan vielä Bundesgerichtshofin edellä moneen kertaan mainitussa 26.6.2023 annetussa tuomiossa (Via ZR 335/21) enimmäismäärä. Tämän ratkaiseminen on SEUT 267 artiklan nojalla kuitenkin unionin tuomioistuimen eikä asiaa käsittelevän jaoston tehtävä.

Asiaa käsittelevä jaosto ei voi SEUT 267 artiklan nojalla myöskään arvioida oman toimivaltansa perusteella sitä, missä määrin myös unionin oikeudessa annettava kuluttajansuoja – kantaja on, sikäli kuin tämänhetkisen asiointilan perusteella on nähtävissä, kuluttaja – on esteenä sellaisen ajoneuvon ostajan, joka ei täyty unionin oikeuden mukaisia vaatimuksia, oikeuksien rajoittamiselle oikeuteen

hänen kannaltaan epäedullisesta ostosta aiheutuneen varallisuuseron korvaamiseen.

3.

Asiassa on näin ollen esitettävä SEUT 267 artiklan nojalla ennakkoratkaisupyyntö unionin tuomioistuimelle, jota on myös pyydetty vastaamaan päätösosassa muotoiltuihin kysymyksiin 6–9.

Käsiteltävän riita-asian käsittelyn jatko ja ratkaisu riippuvat nimittäin niihin annettavista vastauksista. Kantaja vaatii ostohinnan korvaamista hänen ajoneuvon käytöstä saamiensa etujen vähentämistä vastaan; tätä vaatimusta ei Bundesgerichtshofin unionin oikeudesta esittämän käsityksen mukaan voitaisi hyväksyä BGB:n 823 §:n 2 momentin nojalla. Ainoastaan silloin, jos ainakin hänen tapauksessaan vähintäänkin toiseen päätösosassa muotoilluista kysymyksistä 6 ja 7 vastataan myöntävästi, kantajan esittämä vaatimus on hyväksyttävä, kun taas muussa tapauksessa kantajan vaatimusta ei voida hyväksyä. Jos kysymykseen 8 ja mahdollisesti myös kysymykseen 9 vastataan hänen tapauksessaan myöntävästi, Bundesgerichtshofin oikeuskäytännön mukaan hänelle myönnettävä korvaus pienenee edelleen. Ainakaan tämänhetkisessä asiaintilassa ei nimittäin ole viitteitä siitä, että vastaaja olisi rikkonut säännöksiä tahallisesti, kun otetaan huomioon asiaa käsittelevän jaoston 5.4.2023 tekemässä päätöksessä esitetyt vastaajan väitteet ja mainitussa päätöksessä kuvatut kyseessä olevien estolaitteiden kielteiset vaikutukset ajoneuvon eri päästötyyppeihin.

(Nennecke)

Oikeaksi todistaa

kirjaaja

Landgericht Duisburg