

Asia C-666/23

**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:

EL

CM

BT

JF

DS

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 kiellorehdys, jota ei voida välttää?

jos kyllä:

b) ettei valmistaja ole voinut välttää kiellorehdystä, 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 kiellorehdystä, 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 ajoneuvon valmistajan, joka on toimittanut ohjelmistopäivityksen, maksettava ajoneuvon omistajalle vahingonkorvausta, jos tälle aiheutuu vahinkoa ohjelmistopäivityksen yhteydessä asennetusta asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta kielletystä estolaitteesta?

3. 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 vaadittavan vahingonkorvauksen määrästä ajoneuvon käytöstä saadut edut, sikäli kuin nämä edut yhdessä ajoneuvon jäännösarvon kanssa ylittävät ajoneuvosta maksetun kauppahinnan, kun siitä vähennetään 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: Vastaaja saattoi markkinoille VW T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI -ajoneuvon, jossa oli EA288-tyypin dieselmoottori. Ajoneuvossa pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään niin kutsutun lämpötilaikkunan ulkopuolella laskevien ulkolämpötilojen mukaan. Tämä johtaa siihen, että typen oksidien (NO_x) päästöt kasvavat, kun ajoneuvo on toiminnassa lämpötilaikkunan ulkopuolella. Kantaja osti ajoneuvon vastaajalta 45 944,39 euron hintaan. Hän maksoi käteisellä 15 000 euroa ja rahoitti jäljelle jäävän osan luotolla. Kantaja on sittemmin myynyt kyseisen ajoneuvon.
- 3 Kantaja katsoo kärsineensä tahallisesti ja hyvän tavan vaatimusten vastaisesti aiheutettua vahinkoa. Hän pitää lämpötilaikkunaa kiellettyinä estolaitteena ja väittää, että pakokaasujen takaisinkierrätys alkaa +20 °C:n lämpötilassa. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 8 709,30 euroa (45 944,39 euron kauppahinta, josta on vähennetty ajoneuvon, jolla on ajettu 66 900 km, käytöstä saatuna etuna 10 245,60 euroa ja ajoneuvon myynnistä saadut 31 000 euroa ja johon on lisätty rahoituskustannukset eli 4 010,51 euroa) ja toissijaisesti maksamaan 6 891,66 euroa (= 15 prosenttia kauppahinnasta).
- 4 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Se puolustautuu sopimusperusteisten saatavien osalta niiden vanhentumisella. Lämpötilaikkunasta vastaaja väittää, että pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään asteittain siitä alkaen, kun

- ulkolämpötila on noin +12 °C. Vastaaja pitää lämpötilaikkunaa sallittuna, koska se on välttämätön ajoneuvon turvallisen toiminnan kannalta. 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.
- 5 Toinen menettely: Markkinoille saatettiin VW T6 Multivan 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA288-tyypin dieselmoottori. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon 49 950 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 9 350 kilometriä. Asiassa on riidatonta, että kantajan ostaessa ajoneuvon sen järjestelmä oli ohjelmoitu tunnistamaan ajoneuvon testikäyttö; tämä ominaisuus poistettiin kuitenkin 10.10.2017 tehdyllä ohjelmistopäivityksellä. Samoin oli (ja on) riidatonta, että ajoneuvossa oli lämpötilaikkuna. Tämä johtaa siihen, että typen oksidien päästöt kasvavat, kun ajoneuvo on toiminnassa lämpötilaikkunan ulkopuolella.
 - 6 Kantaja katsoo kärsineensä kiellettyjen estolaitteiden vuoksi tahallista ja hyvän tavan vaatimusten vastaista vahinkoa. Hän vaatii vastaajaa maksamaan 8 938 euroa (20 prosenttia bruttokauppahinnasta) ja toissijaisesti tuomioistuimen harkintansa mukaan määrittämän vahingonkorvauksen, kuitenkin vähintään 6 703,50 euroa (15 prosenttia kauppahinnasta).
 - 7 Vastaaja myöntää, että ajoneuvon ohjelmisto käytti ajoneuvoon alun perin asennettua testikäytön tunnistusta siihen, että pakokaasujen takaisinkierrätysastetta pienennettiin uuden eurooppalaisen ajosyklin (NEDC) ulkopuolisessa käytössä ajoneuvon toimintalämpötilan ollessa 200 °C. Tästä toimintalämpötilasta alkaen SCR-järjestelmä (Selective Catalytic Reduction) kuitenkin vähentää merkittävästi typen oksidien päästöjä, joten raja-arvoja noudatetaan tästä huolimatta. Lämpötilaikkunasta vastaaja väittää, että pakokaasujen takaisinkierrätyksen vähentäminen tapahtuu, kun ulkolämpötila alittaa ”noin +12 °C”. Vastaaja pitää lämpötilaikkunaa sallittuna, koska se on välttämätön ajoneuvon turvallisen toiminnan kannalta. Se 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: Kolmannen menettelyn tosiseikat vastaavat olennaisin osin toisen menettelyn tosiseikkoja.
 - 9 Neljäs 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. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon 10 000 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 107 000 kilometriä.
 - 10 Kantaja katsoo vastaajan aiheuttaneen hänelle tahallisesti ja hyvän tavan vaatimusten vastaisesti vahinkoa. Hän pitää testikäytön tunnistuksen toimintatapaa

kiellettyinä ja katsoo, että ajoneuvossa on lisäksi kielletty lämpötilaikkuna. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 9 258,60 euroa (10 000 euron kauppahinta, josta on vähennetty ajoneuvon, jolla oli kanteen nostamishetkellä ajettu 14 309 km, käyttökorvauksena 741,40 euroa) ajoneuvon palauttamista ja omistusoikeuden siirtoa vastaan ja toissijaisesti maksamaan vahingonkorvausta 1 500 euroa (15 prosenttia kauppahinnasta).

- 11 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Se myöntää, että ajoneuvon ohjelmisto käyttää testikäytön tunnistusta siihen, että NSK (typen oksideja varastoiva katalysaattori) aktivoituu täysimääräisesti ennen testikäyttöä ja aktivoituu NEDC:n aikana ajallisesti tarkasti määritellyissä pisteissä. Lisäksi typen oksideja varastoivan katalysaattorin lämpötilaa nostetaan NEDC:ssä juuri ennen kuin katalysaattori aktivoidaan ensimmäisen kerran. Näillä seikoilla ei kuitenkaan ole mitattavissa olevaa vaikutusta typen oksidien päästöihin. Vaikka typen oksidien päästöt olisivatkin suuremmat ilman näitä toimintoja, raja-arvot eivät ylittyisi. Vastaaja pitää lämpötilaikkunaa sallittuna. Se toteaa tästä, että pakokaasujen takaisinkierrätys toimii hyvin edistyneen takaisinkierrätysjärjestelmän vuoksi 100-prosenttisesti -24 °C:n ja +70 °C:n välisissä lämpötiloissa. 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.
- 12 Viides menettely: Markkinoille saatettiin VW Sharan 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA189-tyypin dieselmoottori. Moottori oli varustettu kielletyllä estolaitteella (testikäytön tunnistus ”kytkentälogiikalla”). Kraftfahrtbundesamt määräsi 14. ja 15.10.2015 antamallaan määräyksillä vastaajan poistamaan tämän kielletyn estolaitteen markkinoille saattamistaan ajoneuvoista. Kantaja osti kyseessä olevan ajoneuvon 32 000 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 14 915 km. Ajoneuvon tehtiin 7.3.2017 vastaajan kehittämä ja Kraftfahrtbundesamtin valtuuttama ohjelmistopäivitys. Päivityksessä ajoneuvon asennettiin lämpötilaikkuna. Tämä johtaa siihen, että typen oksidien päästöt kasvavat, kun ajoneuvo on toiminnassa lämpötilaikkunan ulkopuolella.
- 13 Kantaja katsoo vastaajan aiheuttaneen hänelle tahallisesti ja hyvän tavan vaatimusten vastaisesti vahinkoa. Hän vaatii vastaajaa maksamaan hänelle tuomioistuimen harkintansa mukaan määrittämän vahingonkorvauksen, kuitenkin vähintään 4 800 euroa (= 15 prosenttia kauppahinnasta), ja lisäksi tuomioistuinta toteamaan, että vastaajan on korvattava kantajalle vahingot, joita kantajalle on aiheutunut lämpötilaohjatun estolaitteen asentamisesta.
- 14 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Se puolustautuu täydentävästi sillä, että saatava on vanhentunut. Lämpötilaikkunasta vastaaja väittää, että pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään vasta, kun ulkolämpötila on alle +10 °C. Tämä on välttämätöntä ajoneuvon turvallisen toiminnan kannalta. Vastaaja viittaa lisäksi siihen, että unionin tuomioistuimen 14.7.2022 annetussa tuomiossa GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) katsottiin, että vastaajan ajoneuvoissa, joissa on samanlainen lämpötilaikkuna, pakokaasujen puhdistaminen tapahtuu (EA189-

moottorityypissä moottorin ohjauslaitteessa olevan ohjelmiston päivityksen jälkeen) ainoastaan ”ulkolämpötilan” ollessa +15–33 °C (lämpötilaikkuna). Vastaajan näkemyksen mukaan tämä perustuu kuitenkin ennakkoratkaisua pyytäneiden tuomioistuinten tosiseikkoja koskeviin sitoviin toteamuksiin, jotka eivät vastaa todellisia olosuhteita. Vastaaja väittää täydentävästi, että kyseessä on kieltoerehdys, jota ei voitu välttää, ja vetoaa tältä osin Krafftfahrtbundesamtin (muun muassa tyyppihyväksyntöjen antamisesta vastaava Saksan liittotasavallan virasto) antamaan hypoteettiseen hyväksyntään.

Yhteenveto ennakkoratkaisupyynnön perusteluista

- 15 Alustavat huomautukset: Ensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa menettelyssä ajoneuvossa on ilmeisestikin ollut ostohetkellä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite. Viidennessä menettelyssä kielletty estolaite on asennettu ohjelmistopäivityksen yhteydessä. Neljännessä menettelyssä testikäytön tunnistus viittaa vahvasti kielletyn estolaitteen olemassaoloon.
- 16 Ensimmäisessä, toisessa, kolmannessa ja viidennessä menettelyssä kyseessä olevissa ajoneuvoissa pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään viimeistään ulkolämpötilan ollessa +10 °C, 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.
- 17 Ensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa 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 °C ja sitä korkeammissa lämpötiloissa. Saksan vuotuiset keskilämpötilat ovat kuitenkin alhaisempia kuin +12 °C.
- 18 Neljännessä 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.
- 19 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.
- 20 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 EG-FGV: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.

- 21 Ensimmäisessä, toisessa, kolmannessa ja viidennessä menettelyssä vastaaja on rikkonut unionin päästölainsäädäntöä kielletyn lämpötilaikkunan muodossa, ja neljännessä menettelyssä testikäytön tunnistus viittaa vahvasti kyseisen lainsäädännön rikkomiseen.
- 22 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.
- 23 Viidennessä menettelyssä oikeus vahingonkorvaukseen on vanhentunut ajoneuvossa sitä markkinoille saatettaessa ja ostettaessa olleen estolaitteen (testikäytön tunnistus ”kytkentälogiikalla”) perusteella. Vastaajan tekemän ohjelmistopäivityksen asentamisen jälkeen kyseisessä ajoneuvossa on kuitenkin uusi kielletty estolaite lämpötilaikkunan muodossa. On epäselvää, onko ajoneuvon omistajalla oikeus vaatia vahingonkorvausta ajoneuvon valmistajalta, jos hänelle aiheutuu vahinkoa päivityksessä asennetusta estolaitteesta. Tämä on toisen ennakkoratkaisukysymyksen kohteena.
- 24 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. Kolmas ennakkoratkaisukysymys käsittelee näitä ongelmia.
- 25 Yksittäisten ennakkoratkaisukysymysten osalta todetaan seuraavaa: Ensimmäinen kysymys: Vastuun poissulkeminen kieltoerehdyksen perusteella tulee kyseeseen ainoastaan harvoissa poikkeustapauksissa. Tietämättömyys ei vapauta vastuusta. Myöskään virheellinen arvio siitä, mitä tuomioistuin pitää huolimattomuutena mahdollisessa yksityisoikeudellista vastuuta koskevassa oikeudenkäynnissä, ei voi olla perusteena vastuusta vapauttavalle kieltoerehdykselle. Vahingonaiheuttajan on aina varauduttava siihen, että tuomioistuin pitää sen toteuttamia varotoimenpiteitä riittämättöminä. Kieltoerehdys, jota ei voitu välttää, on kyseessä vain, jos järkevä ihminen ei voinut varautua siihen, että tuomioistuin voisi pitää hänen toimintaansa tulevaisuudessa velvollisuuksien vastaisena.

- 26 Konkreettisesti estolaitetta koskeva valmistajan virhe on BGH:n oikeuskäytännön mukaan sellainen, jota ei voitu välttää, jos ajoneuvon valmistaja osoittaa, että käytetyllä kielletyllä estolaitteella kaikkine asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan mukaisine yksityiskohtineen on tosiasiallinen EY-tyyppihyväksyntä. Virhe on sellainen, jota ei voitu välttää, kyseisen oikeuskäytännön mukaan kuitenkin myös silloin, kun on selvää, että EY-tyyppihyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltainen viranomainen (Saksassa Kraftfahrtbundesamt) olisi vahvistanut kielletyn estolaitteen olemassaoloa koskevan valmistajan virheellisen oikeudellisen käsityksen, jos tämä olisi tiedustellut asiaa, siis hypoteettisen hyväksynnän tapauksessa.
- 27 Tämän kansallisen oikeuskäytännön yhteensopivuutta unionin oikeuden kanssa on syytä epäillä, sillä estolaitteiden kiellosta säädetään unionin oikeudessa. Myös ajoneuvon ostajan oikeus asianmukaiseen vahingonkorvaukseen sen perusteella, että hän on ostanut kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon, vahvistetaan unionin oikeudessa (tuomio 21.3.2023, Mercedes-Benz Group [Estolaitteella varustetun ajoneuvon valmistajan vastuu], C-100/21, EU:C:2023:229, 91 kohta). Jäsenvaltiot säätävät ainoastaan tällaisen ostajalle kuuluvan vahingonkorvauksen saamiseen liittyvistä yksityiskohtaisista säännöistä.
- 28 Näin ollen herää kysymys, mitä vaatimuksia unionin oikeudessa asetetaan subjektiivisille edellytyksille, joita sovelletaan ajoneuvon ostajan vahingonkorvausoikeuteen ajoneuvon valmistajaan nähden direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan sekä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan rikkomisen perusteella.
- 29 Tässä yhteydessä on ensinnäkin epäselvää, onko tuottamus ylipäättään merkityksellinen nyt tarkasteltavan ajoneuvon valmistajan sopimukseen perustumattoman vahingonkorvausvastuun yhteydessä (ennakkoratkaisukysymys 1. a). Unionin tuomioistuin on ottanut jo kantaa tuottamusta koskevaan edellytykseen sopimussuhteen ulkopuolisen vastuun yhteydessä unionin oikeuden eri aloilla (ks. tuomio 8.11.1990, Dekker, C-177/88, EU:C:1990:383, 22–25 kohta; tuomio 30.9.2010, Strabag ym., C-314/09, EU:C:2010:567, 39 kohta ja sitä seuraavat kohdat; tuomio 9.12.2010, Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie ym., C-568/08, EU:C:2010:751, 86 ja 87 kohta ja tuomio 18.6.2013, Schenker & Co. ym., C-681/11, EU:C:2013:404, 35 kohta).
- 30 Koska nyt kyseessä olevissa menettelyissä on kyse ainoastaan ajoneuvon valmistajan yksityisoikeudellisesta vastuusta, monet seikat puoltavat sitä, ettei tuottamuksella ole merkitystä. Jos nimittäin vahingonkorvausoikeus ajoneuvon valmistajaan nähden direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan sekä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan rikkomisen perusteella edellyttäisi tuottamusta, olisi vastattava kysymykseen siitä, voidaanko se, ettei kieltoerehdystä voitu välttää, johtaa EY-tyyppihyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltaisen viranomaisen antamista tiedoista tai hyväksynnästä (ennakkoratkaisukysymys 1. b). Jos tältä osin sovellettaisiin 18.6.2013 annetussa tuomiossa Schenker & Co. ym. (C-681/11,

EU:C:2013:404) vahvistettuja periaatteita, EY-tyyppihyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltaisen viranomaisen antamalla tiedoilla tai hyväksynnällä ei olisi merkitystä. Valmistajan olisi varauduttava siihen, että unionin tuomioistuin arvioi asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan mukaista estolaitteen sallittavuutta oikeudellisesti toisin kuin toimivaltainen viranomainen.

- 31 Ja vaikka EY-tyyppihyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä synnyttäisi ajoneuvon valmistajassa luottamuksen siihen, ettei viranomainen ryhdy toimenpiteisiin sitä vastaan, on kyseenalaista, voiko ajoneuvon valmistaja vedota tähän luottamukseen myös suhteessa ajoneuvon ostajiin. Tehokkuusperiaate puoltaa lisäksi sitä, ettei valmistaja nauti luottamuksensuojaa ostajaan nähden. Muussa tapauksessa unionin oikeuden rikkominen, johon valmistaja on syylistynyt, jäisi vaille seuraamuksia, jos rikkomisen perustana on toimivaltaisen viranomaisen virheellinen arviointi. Tämä olisi ristiriidassa sen kanssa, että direktiivin säännösten rikkomisesta määrättävien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia (tuomio 21.3.2023, Mercedes-Benz Group [Estolaitteella varustetun ajoneuvon valmistajan vastuu], C-100/21, EU:C:2023:229, 85 ja 88 kohta).
- 32 Jos EY-tyyppihyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltaisen viranomaisen antamat tiedot tai hyväksyntä synnyttävät ajoneuvon valmistajassa perustellun luottamuksen siihen, että se toimii lainmukaisesti, herää kysymys, onko myös hypoteettisella hyväksynnällä tällainen vaikutus (ennakkoratkaisukysymys 1.c). Asiassa Schenker unionin tuomioistuin on katsonut, että kukaan ei voi vedota luottamuksensuojan periaatteen loukkaamiseen, jollei toimivaltainen viranomainen ole antanut hänelle täsmällisiä vakuutteluja (tuomio 18.6.2013, Schenker & Co. ym., C-681/11, EU:C:2013:404, 41 kohta). Samassa asiassa julkisasiamies Kokott on maininnut vähimmäisedellytyksenä luottamuksensuojan tunnustamiselle muun muassa sen, että viranomaisen tai tuomioistuimen ratkaisun on koskettava juuri niitä tosiseikkoja ja oikeuskysymyksiä, joiden vuoksi kyseinen yritys vetoaa syyllisyyden poistavaan kieltoerehdykseen, ja että on mahdollista vedota ainoastaan viranomaisen tai tuomioistuimen niihin lausuntoihin, jotka sisältyvät nimenomaan kulloiseenkin ratkaisuun, ei sen sijaan muihin päätelmiin, jotka voidaan mahdollisesti johtaa siitä implisiittisesti (julkisasiamies Kokottiin ratkaisuehdotus Schenker ym., C-681/11, EU:C:2013:126, 91 kohta). Hypoteettisen, siis hypoteettisessa tapauksessa asiaa tiedusteltaessa annetun, hyväksynnän tai annettujen tietojen osalta tämä edellytys ei täytyisi, sillä tällaisessa tapauksessa puuttuvat juuri viranomaisen nimenomaiset ja täsmälliset lausunnot konkreettisista tosiseikoista.
- 33 Hypoteettisen hyväksynnän huomioon ottamista ei tue myöskään tehokkuusperiaate. Jos jäsenvaltio sallisi tällä tavalla ajoneuvon valmistajille kieltoerehdyksen, jota ei voitu välttää, asianomaiset vahingonkärsijät eivät saisi lainkaan vahingonkorvauksia. Näin ei varmistettaisi vahingonkorvausmäärien asianmukaisuutta eikä myöskään rikkomisista määrättävien seuraamusten varoittavaa vaikutusta, joita unionin tuomioistuin on pitänyt välttämättöminä.

- 34 Ennakkoratkaisukysymykset 1. a–c ovat merkityksellisiä kaikkien niiden riita-asioiden ratkaisemisen kannalta, joita tämä ennakkoratkaisupyyntö koskee. Jos johonkin näistä kysymyksistä vastataan kieltävästi, Kraftfahrtbundesamtin hypoteettisella hyväksynnällä ei olisi merkitystä tutkittavana olevien, ajoneuvon ostajien ajoneuvojen valmistajalle esittämien yksityisoikeudellisten vahingonkorvausvaatimusten kannalta.
- 35 Toinen kysymys: Se koskee ainoastaan viidettä menettelyä. Jos siihen vastataan myöntävästi, kantaja voi lähtökohtaisesti vaatia vahingonkorvausta.
- 36 Epäselvää on, onko ajoneuvon valmistajan, joka on toimittanut asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan mukaisen kielletyn estolaitteen sisältäneen ohjelmistopäivityksen, maksettava ajoneuvon omistajalle vahingonkorvausta, jos tälle aiheutuu vahinkoa päivityksessä asennetusta kielletystä estolaitteesta.
- 37 Kansallisessa oikeudessa katsotaan tältä osin, ettei kolmatta osapuolta suojaavaa lakia ole rikottu, koska tämä rikkominen muodostuu siitä, että ajoneuvon valmistaja on antanut virheellisen vaatimustenmukaisuustodistuksen. Päivityksen johdosta ei kuitenkaan anneta uutta vaatimustenmukaisuustodistusta. Päivitys ei siten sovellu liittymäkohdaksi ajoneuvon valmistajan vahingonkorvausvastuulle BGB:n 823 §:n 2 momentin, luettuna yhdessä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n 1 momentin kanssa, perusteella. Lisäksi tältä osin väitetään, että vastuun synnyttävä vahinko tapahtuu ei-toivotun kauppasopimuksen tekemisen myötä. Päivityksen kaltaiset jälkikäteen toteutetut toimenpiteet eivät ole voineet enää olla syynä ostopäätökseen.
- 38 Unionin oikeus voisi kuitenkin edellyttää, että ajoneuvon omistajalla on tällaisessa tapauksessa oikeus korvaukseen. Tätä puoltaa se, että toimittamalla ja asentamalla päivityksen ajoneuvon valmistaja tekee ajoneuvosta vaatimustenmukaisuustodistuksen vastaisen. Kuten silloin, kun ajoneuvossa on sitä markkinoille saatettaessa kielletty estolaite, kielletyn estolaitteen sisältävän päivityksen yhteydessä uhkana on, että toimivaltainen viranomainen määrää ajoneuvon käyttökieltoon. Valmistajan vastuun synnyttävä, moitittava menettely muodostuu ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen käsityksen mukaan kielletyn lämpötilaikkunan toimittamisesta ja asentamisesta. Sitä on pidettävä merkityksellisenä liittymäkohtana ajoneuvon valmistajan vastuulle eikä virheellisen vaatimustenmukaisuustodistuksen antamista tai sitä seuraavaa ostopäätöstä. Vaatimustenmukaisuustodistuksen virheellisyys on ainoastaan väistämätön seuraus kielletyn estolaitteen asentamisesta, ja toinen mahdollinen seuraus on ostopäätös, jonka ajoneuvon ostaja tekee luottaen vaatimustenmukaisuustodistuksen oikeellisuuteen.
- 39 Sillä ei voi olla merkitystä, että päivityksen johdosta ei anneta uutta vaatimustenmukaisuustodistusta. Sillä EG-FGV:n 3 §:n 6 momentin, luettuna yhdessä direktiivin 2007/46 3 artiklan 36 alakohdan kanssa, mukaan valmistaja todistaa, että ajoneuvo, joka kuuluu kyseisen direktiivin mukaisesti hyväksytyyn tyyppiin sarjaan, on tuotantohetkellä kaikkien säädösten mukainen.

Vaatimustenmukaisuustodistus on voimassa koko ajoneuvon käyttöiän. Jos valmistaja muuttaa jälkikäteen kielletyllä tavalla ajoneuvon kuntoa, vaatimustenmukaisuustodistuksesta tulee väistämättä virheellinen.

- 40 Kolmas kysymys: Kun kyseessä on ainoastaan huolimattomuudesta aiheutunut vahinko, BGH:n mukaan ostajalla ei ole oikeutta vaatia valmistajaa palauttamaan kauppahintaa ajoneuvon luovuttamista vastaan (niin sanottu *merkittävä* vahingonkorvaus), koska ostajan taloudellista itsemääräämisoikeutta suojataan ainoastaan silloin, kun kyse on hyvän tavan vastaisesti aiheutetusta vahingosta, muttei silloin, kun kyse on pelkästään huolimattomuudesta aiheutuneesta vahingosta. BGH:n mukaan unionin oikeudessa suojattu ostajan intressi muodostuu siitä, ettei hänelle aiheudu eroavaisuushypoteesissa tarkoitettua omaisuusvahinkoa. Se myös katsoo, että ostajalla on BGB:n 823 §:n 2 momentin, luettuna yhdessä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n 1 momentin kanssa, nojalla ainoastaan oikeus niin sanottuun *vähäiseen* vahingonkorvaukseen, siis ainoastaan rahalliseen korvaukseen.
- 41 BGH:n mukaan tosiseikkojen selvityksestä vastaavan tuomioistuimen on arvioitava erotushypoteesin mukaisen vahingon suuruutta vapaan harkintansa mukaan tarkastelemalla kaikkia tapauksen olosuhteita. Tässä yhteydessä on otettava huomioon, että unionin oikeudessa säädettyyn tehokkuuteen liittyvistä syistä arvioidun vahingon on oltava vähintään 5 prosenttia maksetusta kauppahinnasta mutta että oikeasuhteisuuteen liittyvistä syistä se ei kuitenkaan saa myöskään olla suurempi kuin 15 prosenttia maksetusta kauppahinnasta. Ajoneuvon käytöstä saadut edut ja ajoneuvon jäännösarvo on otettava huomioon vahinkoa pienentävinä tekijöinä, mikäli ne ylittävät ajoneuvon arvon kauppasopimusta tehtäessä (maksettu kauppahinta, josta vähennetään vahingonkorvauksen määrä). BGH:n käsityksen mukaan tämä on tehokkaita ja varoittavia seuraamuksia koskeva edellytys huomioon ottaen unionin oikeuden mukaista.
- 42 On kuitenkin epäselvää, onko ajoneuvon käytöstä saatujen etujen vähentäminen vahingonkorvauksen määrästä unionin oikeuden mukaista. Jos vahinkoa kärsineen ostajan ajoneuvon käytöstä saamat edut olisi BGH:n näkemyksen mukaisesti vähennettävä vähäisestä vahingonkorvausvaatimuksesta, hän saisi vähemmän vahingonkorvausta sen mukaan, miten paljon hän on käyttänyt ajoneuvoa. Tälle ei ole havaittavissa asiallista syytä. Ajoneuvon ostaja ei saa taloudellista hyötyä, kun hän käyttää omaa ajoneuvoaan. Näin ollen vaikuttaa mielivaltaiselta pienentää korvausta käytön laajuuden perusteella.
- 43 Unionin oikeudessa tosin edellytetään, että ostajan on vähennettävä ajoneuvolla ajetut kilometrit, kun hän vaatii niin sanottua merkittävää vahingonkorvausta eli kauppahinnan palauttamista ajoneuvon luovuttamista vastaan. Julkisasiamies Rantos pitää tässä tilanteessa välttämättömänä, että ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä saatu etu vähennetään ajoneuvon palautettavasta ostohinnasta, koska direktiivissä 2007/46 taattujen oikeuksien suojaaminen ei saa johtaa siihen, että oikeudenhaltijat saavat perusteetonta etua (julkisasiamies Rantosin

ratkaisuehdotus Mercedes-Benz Group [Estolaitteella varustetun ajoneuvon valmistajan vastuu], C-100/21, EU:C:2022:42061, 61 kohta ja sitä seuraava kohta).

- 44 Näin ei kuitenkaan voi olla tässä esitetyn näkemyksen mukaan silloin, kun ostaja vaatii ainoastaan vähäistä vahingonkorvausta. Ajoneuvo nimittäin jää silloin hänen omistukseensa. Käyttö tapahtuu hänen omalla kustannuksellaan, ja ajoneuvon arvo pienenee. Ostaja ei siis saa mitään etua ajoneuvon käyttämisestä. Käytöstä saatujen etujen vähentäminen vähäisestä vahingonkorvauksesta johtaisi kaiketi myös kohtuuttomiin tuloksiin ja loukkaisi siten tehokkuusperiaatetta. Julkisasiamies Rantos painottaa, että käyttöedun vähentäminen ei saa johtaa siihen, että ostaja ei lopulta saisi minkäänlaista korvausta kärsitystä vahingosta (em. ratkaisuehdotuksen 62 kohta). Juuri näin kuitenkin tapahtuisi BGH:n vähentämismenetelmän mukaan, jos ostaja on käyttänyt ajoneuvoaan paljon tuomioistuimen antaessa ratkaisunsa.
- 45 Lisäksi BGH:n oikeuskäytäntöön perustuva eroavaisuushypoteesin mukaisen vahingon rajoittaminen siten, että sen määrä voi olla enintään 15 prosenttia kauppahinnasta, lienee lisäksi unionin oikeuden vastaista, koska se on ristiriidassa tehokkuusperiaatteen kanssa, sillä ajoneuvojen, joihin on asennettu estolaite, arvonalenema on usein suurempi kuin 15 prosenttia kauppahinnasta. BGH:n kaavamaisesti käyttämä 15 prosentin yläraja ei kuitenkaan anna kansallisille tuomioistuimille mahdollisuutta ottaa tätä huomioon. Lisäksi on huomattava, että BGH:n mukaan ostaja voi vaatia ainoastaan vahingon taloudellista korvaamista mutta hänen on pidettävä ajoneuvo itsellään. Jos tämä oikeus rahalliseen korvaukseen rajataan siinä tapauksessa vielä 15 prosenttiin kauppahinnasta, ajoneuvon ostajan intressiä asianmukaiseen korvaukseen ei voida ottaa riittävästi huomioon.
- 46 Jos ennakkoratkaisukysymykseen 3. a) vastataan kieltävästi, käytöstä saatuja etuja, mikäli ne ylittävät ajoneuvon arvon kauppasopimusta tehtäessä (kauppahinta, josta vähennetään vahingonkorvauksen määrä), ei siinä tapauksessa vähennettäisi nyt kyseessä olevissa menettelyissä. Ajoneuvon käytön laajuudella ja sen jäännösarvolla ei olisi merkitystä.
- 47 Jos ennakkoratkaisukysymykseen 3. b) vastataan kieltävästi, toisessa ja neljännessä menettelyssä, joissa tuomioistuin voi määrittää vahingonkorvauksen määrän oman harkintansa mukaan, vahingonkorvauksena voitaisiin määrätä myös suurempia määriä kuin 15 prosenttia kauppahinnasta. Ensimmäisessä menettelyssä vastaaja voitaisiin velvoittaa maksamaan vaaditun vahingonkorvausmäärän, joka on 15 prosenttia kauppahinnasta, lisäksi rahoituskustannukset lisävahinkona, koska rahoituskustannukset voidaan lähtökohtaisesti korvata.