

Asia C-668/23

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

Jättämispäivä:

13.11.2023

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Ravensburg (Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

27.10.2023

Kantajat:

YH

JD

CN

XU

LO

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 kielloerehdys, jota ei voida välttää?

jos kyllä:

b) ettei valmistaja ole voinut välttää kielloerehdystä, koska EY-tyyppi hyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltainen viranomais on tosiasiallisesti myöntänyt luvan ajoneuvon asennetulle kiellolaitteelle?

jos kyllä:

c) ettei valmistaja ole voinut välttää kielloerehdystä, koska EY-tyyppi hyväksynnän 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 ajoneuvossa on sen osto hetkellä asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite ja ajoneuvon ostajalle aiheutuu siitä vahinkoa?

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 vahingonkorvauksen määrästä ajoneuvon käytöstä saadut edut, mikäli nämä edut yhdessä ajoneuvon jäännösarvon kanssa ylittävät ajoneuvosta maksetun kauppahinnan, kun siitä vähennetään kyseinen 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: Markkinoille saatettiin VW Crafter 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama dieselmoottori. Asiassa on riidatonta, että ajoneuvossa pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään niin kutsutun lämpötilaikkunan ulkopuolella laskevien ulkolämpötilojen mukaan. Vähentäminen alkaa ulkolämpötilan ollessa alle +15 °C. Tämä johtaa siihen, että typen oksidien (NOx) päästöt kasvavat, kun ajoneuvo on toiminnassa lämpötilaikkunan ulkopuolella. Kantaja, jolla on oikeus vähentää ostoihin sisältyvä arvonlisävero, osti kyseisen ajoneuvon 9 242,86 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 145 726 kilometriä.
- 3 Kantaja katsoo kärsineensä tahallista ja hyvän tavan vaatimusten vastaista vahinkoa, koska ajoneuvossa on kielletty estolaite. Ajoneuvon moottori on kantajan mukaan tyyppiä EA288. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 6 868,91 euroa (kauppahinta, josta on vähennetty asianmukainen käyttökorvaus) ajoneuvon luovuttamista ja omistusoikeuden siirtoa vastaan. Toissijaisesti hän vaatii vastaajaa maksamaan tuomioistuimen harkintansa mukaan määrittämän vahingonkorvauksen, vähintään 1 648,50 euroa (15 prosenttia 10 999 euron bruttokauppahinnasta), ja rahoituskustannuksia 203,66 euroa ja lisäksi tuomioistuinta toteamaan, että vastaajan on korvattava kantajalle vahingot, joita hänelle aiheutuu pakokaasujen manipuloinnista.

- 4 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Vastaajan mukaan kyseiseen ajoneuvoon on asennettu EA189-moottori, jossa ei kuitenkaan ole muista saman tyyppin moottoreista poiketen ”aktiivista kytkentälogiikkaa”, kuten muissa EA189-moottoreissa. Vastaaja pitää lämpötilaikkunaa sallittuna. Sen mukaan lämpötilaikkuna 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 Sharan 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA189-tyypin dieselmoottori. Ajoneuvo oli varustettu kielletyllä estolaitteella (testikäytön tunnistus ”kytkentälogiikalla”). Kraftfahrtbundesamt määräsi 14. ja 15.10.2015 antamallaan määräyksillä vastaajan poistamaan tämän kielletyn estolaitteen markkinoille saattamistaan ajoneuvoista. Ajoneuvoon tehtiin 10.4.2017 vastaajan kehittämä ja Kraftfahrtbundesamtin valtuuttama ohjelmistopäivitys. Päivityksen jälkeen ajoneuvossa on lämpötilaikkuna. Pakokaasujen takaisinkierrätyksen vähentäminen alkaa ulkolämpötilan ollessa alle +15 °C. Tämä johtaa siihen, että typen oksidien (NOx) päästöt kasvavat, kun ajoneuvo on toiminnassa lämpötilaikkunan ulkopuolella. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon 23 950 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 59 600 kilometriä.
- 6 Kantaja katsoo vastaajan aiheuttaneen hänelle tahallisesti ja hyvän tavan vaatimusten vastaisesti vahinkoa. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 23 950 euroa, josta vähennetään asianmukainen käyttökorvaus, ajoneuvon luovuttamista ja omistusoikeuden siirtoa vastaan. Toissijaisesti hän vaatii vastaajaa maksamaan tuomioistuimen harkintansa mukaan määrittämän vahingonkorvauksen, joka on 5–15 prosenttia kauppahinnasta.
- 7 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Vastaaja pitää lämpötilaikkunaa sallittuna ja katsoo, että 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.
- 8 Kolmas menettely: Markkinoille saatettiin VW T6 Multivan 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA288-tyypin dieselmoottori. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon 44 647 euron hintaan, kun sillä oli ajettu noin 20 kilometriä. Ajoneuvossa on lämpötilaikkuna. Tämä johtaa siihen, että typen oksidien päästöt kasvavat, kun ajoneuvo on toiminnassa lämpötilaikkunan ulkopuolella.
- 9 Kantaja katsoo tulleen hyvän tavan vaatimusten vastaisesti erehdytyksi ja kärsineensä vahinkoa kiellettyjen estolaitteiden vuoksi. Kantaja väittää, että ajoneuvossa on etenkin käytössä testikäytön tunnistus, joka huolehtii testikäytössä siitä, että pakokaasujen takaisinkierrätystä nostetaan, kunnes SCR-katalysaattori saavuttaa +200 °C:n toimintalämpötilan. Hän vaatii vastaajaa

maksamaan tuomioistuimen harkintansa mukaan määrittämän vahingonkorvauksen, joka on vähintään 15 prosenttia kauppahinnasta, ja toissijaisesti tuomioistuimen harkintansa mukaan määrittämän vahingonkorvauksen, joka on 5–15 prosenttia kauppahinnasta.

- 10 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Se pitää lämpötilaikkunaa sallittuna. Vastaaja toteaa tästä myös, että pakokaasujen takaisinkierätystä vähennetään ulkolämpötilan ollessa ”noin +12 °C” ja sitä alhaisempi. Vastaaja väittää lisäksi, että toisin kuin joissain muissa T6-ajoneuvoissa, riidanalaisen ajoneuvon moottorinohjauksjärjestelmään ei ole koskaan sisällytetty testikäytön tunnistusta, vaan pakokaasujen takaisinkierätysaste pienenee, kun SCR-katalysaattorin (Selective Catalytic Reduction) toimintalämpötila on +200 °C, kaikissa ajo-olosuhteissa. Tästä toimintalämpötilasta alkaen SCR-järjestelmä kuitenkin vähentää merkittävästi typen oksidien päästöjä, joten raja-arvoja noudatetaan tästä huolimatta. 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.
- 11 Neljäs menettely: Markkinoille saatettiin VW Golf 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA288-tyypin dieselmoottori. Ajoneuvossa on käytössä testikäytön tunnistus. Kantaja osti kyseisen ajoneuvon 13 980 euron hintaan, kun sillä oli ajettu 61 911 kilometriä.
- 12 Kantaja katsoo kärsineensä tahallista ja hyvän tavan vaatimusten vastaista vahinkoa. Hän pitää testikäytön tunnistusta kiellettyinä ja katsoo, että ajoneuvossa on lisäksi kielletty lämpötilaikkuna. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 11 039,09 euroa (kauppahinta, josta on vähennetty käyttökorvauksena 2 940,91 euroa) ajoneuvon luovuttamista ja omistusoikeuden siirtoa vastaan ja toissijaisesti maksamaan vahingonkorvausta 2 097 euroa (15 prosenttia kauppahinnasta).
- 13 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Vastaaja 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. Näin mittausstoimenpiteessä keskitytään NEDC:n aikana syntyviin typen oksidien päästöihin. Vastaaja pitää testikäytön tunnistusta sallittuna, koska deaktivoinnilla ei ole mitattavissa olevaa vaikutusta päästöihin, mutta päästöjen raja-arvot eivät ylity. Vastaaja pitää myös lämpötilaikkunaa sallittuna. Se toteaa tästä, että pakokaasujen takaisinkierätys toimii hyvin edistyneen takaisinkierätysjärjestelmän 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.

- 14 Viides menettely: Markkinoille saatettiin VW T5 Multivan 2.0 TDI -ajoneuvo, jossa oli vastaajan valmistama EA189-tyypin dieselmoottori. Asiassa on riidatonta, että ajoneuvossa on lämpötilaikkuna. Ajoneuvossa, sellaisena kuin se oli sitä markkinoille saatettaessa ja kantajan ostaessa sen, pakokaasujen takaisinkierrätyksen vähentäminen alkoi ulkolämpötilan ollessa +18 °C. Tämä johtaa siihen, että typen oksidien päästöt kasvavat, kun ajoneuvo on toiminnassa lämpötilaikkunan ulkopuolella. Kantaja, jolla on oikeus vähentää ostoihin sisältyvä arvonlisävero, osti kyseessä olevan ajoneuvon 41 974,79 euron (netto)hintaan, kun sillä oli ajettu 9 350 kilometriä.
- 15 Kantaja pitää lämpötilaikkunaa kiellettyinä. Hän katsoo vastaajan aiheuttaneen hänelle tahallisesti ja hyvän tavan vaatimusten vastaisesti vahinkoa. Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan hänelle 41 974,79 euroa, joista vähennetään määritettävä käyttökorvaus, ajoneuvon luovuttamista ja omistusoikeuden siirtoa vastaan ja toissijaisesti maksamaan hänelle 6 296,22 euroa (15 prosenttia nettokauppahinnasta).
- 16 Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä. Se puolustautuu sillä, että saatava on vanhentunut. Vastaajan mukaan lämpötilaikkuna on sallittu estolaite, koska se on välttämätön ajoneuvon turvallisen toiminnan kannalta. Vastaaja vetoaa lisäksi siihen, että 17.10.2022 alkaen saatavilla on ollut vapaaehtoinen ja ilmainen ohjelmistopäivitys lämpötilaikkunan laajentamiseksi sillä seurauksella, että tämän ohjelmiston asentamisen jälkeen pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään vasta ulkolämpötilan ollessa +9,76 °C tai sitä korkeampi. Vastaaja katsoo, että kantaja rikkoo vahinkojen minimointia koskevaa velvollisuuttaan, kun hän ei asenna tätä päivitystä.
- 17 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.

Yhteenveto ennakkoratkaisupyyntöjen perusteluista

- 18 Alustavat huomautukset: Ensimmäisessä, toisessa, kolmannessa ja viidennessä menettelyssä ajoneuvossa on ilmeisestikin ollut ostohetkellä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite. Neljännessä menettelyssä testikäytön tunnistus viittaa vahvasti kielletyn estolaitteen olemassaoloon.
- 19 Ensimmäisessä, toisessa, kolmannessa ja viidennessä menettelyssä kyseessä olevissa ajoneuvoissa pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään viimeistään ulkolämpötilan ollessa +12 °C ja sitä korkeammassa lämpötiloissa, 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.

- 20 Kyseisessä 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 korkeammassa lämpötiloissa. Saksan vuotuiset keskilämpötilat ovat kuitenkin alhaisempia kuin +12 °C.
- 21 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.
- 22 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.
- 23 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.
- 24 Ensimmäisessä, toisessa, kolmannessa ja viidennessä menettelyssä vastaaja on rikkonut unionin päästölainsäädäntöä kielletyn lämpötilaikkunan muodossa, ja neljännessä menettelyssä testikäytön tunnistus viittaa vahvasti kyseisen lainsäädännön rikkomiseen.
- 25 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.
- 26 Toisessa menettelyssä oikeus vahingonkorvaukseen on todennäköisesti 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.

- 27 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.
- 28 Yksittäisten ennakkoratkaisukysymysten osalta todetaan seuraavaa: Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen niistä esittämät toteamukset vastaavat olennaisin osin asiassa C-666/23 esitettyyn ennakkoratkaisupyyntöön sisältyvistä ennakkoratkaisukysymyksistä esitettyjä toteamuksia (ks. mainitun ennakkoratkaisupyyntöön tiivistelmän 25–47 kohta).