



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

ATHANASIOS RANTOS

2 päivänä kesäkuuta 2022¹

Asia C-100/21

QB

vastaan

Mercedes-Benz Group AG, aiemmin Daimler AG

(Ennakkoratkaisupyyntö – Landgericht Ravensburg (Ravensburgin alueellinen alioikeus, Saksa))

Ennakkoratkaisupyyntö – Jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentäminen – Direktiivi 2007/46/EY – Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä – 18 artiklan 1 kohta, 26 artiklan 1 kohta ja 46 artikla – Asetus (EY) N:o 715/2007 – 5 artiklan 2 kohta – Dieselmoottori – Epäpuhtauspäästöt – Typpioksidipäästöjen vähentämistä rajoittava lämpötilaikkuna – Estolaite – Kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon yksittäisen ostajan etujen suojaaminen – Autonvalmistajan korvausvelvollisuus deliktiperusteisen vastuun perusteella – Korvauksen määrän laskeminen – Tehokkuusperiaate – SEUT 267 – Yhden tuomarin kokoonpanon mahdollisuus pyytää ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta

I Johdanto

1. Käsiteltävä ennakkoratkaisupyyntö liittyy unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi saatettuihin asioihin, jotka koskevat dieselaajoneuvojen epäpuhtauspäästöjä, etenkin typpioksidipäästöjä (NO_x), koskevien unionin oikeuden säännösten ja määräysten noudattamista jättämistä. Unionin tuomioistuin on etenkin tältä osin lausunut jo 17.12.2020 antamassaan tuomiossa CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite) (C-693/18, EU:C:2020:1040; jäljempänä tuomio CLCV) asetuksen (EY) N:o 715/2007² 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitetun estolaitteen määritelmästä ja kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisista lupaedellytyksistä. Lisäksi asia C-128/20, GSMB Invest, asia C-134/20, Volkswagen, ja asia C-145/20, Porsche Inter Auto ja Volkswagen, joista olen esittänyt yhteisen ratkaisuehdotuksen³ 23.9.2021, koskevat sitä, onko kyseisiin ajoneuvoihin asennetun moottorinohjausjärjestelmän sisältämän ohjelmiston mukainen ”lämpötilaikkuna” unionin oikeuden mukainen.

¹ Alkuperäinen kieli: ranska.

² Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007 (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 18.7.2008 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 692/2008 (EUVL 2008, L 199, s. 1; jäljempänä asetus N:o 715/2007).

³ Ratkaisuehdotus GSMB Invest, Volkswagen ja Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758). Unionin tuomioistuin ei ole vielä antanut ratkaisua näissä asioissa tämän ratkaisuehdotuksen laatimisaikana.

2. Nyt käsiteltävässä asiassa Landgericht Ravensburg (Ravensburgin alueellinen alioikeus, Saksa) kysyy unionin tuomioistuimelta, annetaanko direktiivissä 2007/46/EY,⁴ luettuna yhdessä asetuksen N:o 715/2007 kanssa, sellaisen ajoneuvon yksittäiselle ostajalle, joka ei noudata kyseisessä asetuksessa vahvistettuja typpioksidipäästörajoja, oikeus esittää deliktiperusteisia vahingonkorvausvaatimuksia ajoneuvon valmistajaa kohtaan, ja jos näin on, millainen korvauksen laskentatapa jäsenvaltioiden on määritettävä, jotta se olisi unionin oikeuden mukainen.

3. Kyseinen tuomioistuin pyrkii myös selvittämään, onko SEUT 267 artikla esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan yhden tuomarin kokoonpano, jolla on toimivalta ratkaista riita-asia, voi esittää unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisupyynnön ainoastaan siinä tapauksessa, että se on ensin siirtänyt asian siviiliasioita käsittelevän jaoston käsiteltäväksi, joka on päättänyt olla käsittelemättä asiaa.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Unionin oikeus

1. Asetus N:o 715/2007

4. Asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan ensimmäisessä, viidennessä ja kuudennessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla on taattava tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääoman vapaa liikkuvuus. – – Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettavat päästöjä koskevat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava, jotta vältetään toisistaan poikkeavilta vaatimuksilta eri jäsenvaltioissa ja voidaan varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso.

– –

(5) Euroopan unionin ilmanlaatua koskevien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkuvia pyrkimyksiä ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi. – –

(6) Erityisesti dieselkäyttöisistä ajoneuvoista peräisin olevien typpioksidipäästöjen huomattava vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi. – –”

5. Kyseisen asetuksen 1 artiklan, jonka otsikko on ”Kohde”, 1 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Tällä asetuksella säädetään yhteiset tekniset vaatimukset, jotka koskevat moottoriajoneuvojen, jäljempänä ’ajoneuvot’, ja niiden varaosien, kuten pilaantumista rajoittavien laitteiden, tyyppihyväksyntää niiden päästöjen osalta.”

⁴ Puiteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (puitedirektiivi) (EUVL 2007, L 263, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 1.6.2017 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 2017/1151 (EUVL 2017, L 175, s. 1; jäljempänä direktiivi 2007/46).

6. Kyseisen asetuksen 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä tarkoitetaan

--

10) ’estolaitteella’ rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametriä aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan taikka joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana;

--”

7. Saman asetuksen 5 artiklan, jonka otsikko on ”Vaatimukset ja testit”, 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että ajoneuvo on tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen.

2. Päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Tätä kieltoa ei sovelleta, jos

a) laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi;

--”

2. *Direktiivi 2007/46*

8. Direktiivin 2007/46⁵ 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Kohde”, todetaan seuraavaa:

”Tässä direktiivissä luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset, jotka koskevat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntää, jolloin tavoitteena on helpottaa niiden rekisteröintiä, myyntiä ja käyttöönottoa [unionissa].

--

Ajoneuvojen rakentamista ja toimintaa koskevat erityiset tekniset vaatimukset hyväksytään tämän direktiivin mukaisesti säädöksissä, joiden tyhjentävä luettelo on liitteessä IV.”

⁵ Direktiivi 2007/46 kumottiin moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta 30.5.2018 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858 (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1) 1.9.2020 alkaen mainitun asetuksen 88 artiklan nojalla. Kun otetaan huomioon kyseessä olevien tosiseikkojen tapahtuma-aika, direktiiviä 2007/46 sovelletaan kuitenkin edelleen pääasiassa.

9. Direktiivin 18 artiklan, jonka otsikko on ”Vaatimustenmukaisuustodistus”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Ajoneuvon EY-tyyppi hyväksynnän haltijana valmistajan on toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus, joka seuraa jokaista valmista, keskeneräistä tai valmistunutta, hyväksytyin ajoneuvotyyppin mukaisesti valmistettua ajoneuvoa.

– –”

10. Direktiivin 26 artiklan, jonka otsikko on ”Ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ajoneuvot ja sallia niiden myynnin ja käyttöönoton ainoastaan, jos niillä on voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus, joka on annettu 18 artiklan mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 29 ja 30 artiklan soveltamista.

– –”

11. Direktiivin 46 artiklan, jonka otsikko on ”Seuraamukset”, sanamuoto on seuraava:

”Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin ja erityisesti 31 artiklaan sisältyvien tai siitä aiheutuvien kieltojen sekä liitteessä IV olevassa I osassa lueteltujen säädösten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöön panemiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on annettava nämä säännökset tiedoksi komissiolle viimeistään 29 päivänä huhtikuuta 2009 ja ilmoitettava mahdollisimman nopeasti niihin myöhemmin mahdollisesti tehtävistä muutoksista.”

B Saksan lainsäädäntö

12. Bürgerliches Gesetzbuchin (Saksan siviililaki, jäljempänä BGB) 823 §:ssä, jonka otsikkona on ”Vahingonkorvausvelvollisuus”, todetaan seuraavaa:

”1. Se, joka tahallisesti tai tuottamuksellisesti vahingoittaa tai loukkaa toisen henkeä, kehoa, terveyttä, vapautta, 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 syntyy vain siinä tapauksessa, että kyse on tuottamuksesta.”

13. BGB:n 826 §:ssä, jonka otsikkona on ”Tahallinen hyvien tapojen vastainen rikkominen”, säädetään seuraavaa:

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

14. Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-tyyppi hyväksynnästä 3.2.2011 annetun asetuksen (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie

für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeug, jäljempänä EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung)⁶ 6 §:n, jonka otsikko on ”Vaatimustenmukaisuustodistus ja merkinnät”, 1 momentin sanamuoto on seuraava:

”Ajoneuvon EY-tyyppi hyväksynnän haltijan on annettava kullekin hyväksytyyn tyyppiin mukaiselle ajoneuvolle direktiivin [2007/46] 18 artiklassa, luettuna yhdessä liitteen IX kanssa, tarkoitettu vaatimustenmukaisuustodistus. Direktiivin [2007/46] 18 artiklan 3 kohdan mukaisesti vaatimustenmukaisuustodistus on suunniteltava niin, ettei sen väärentäminen ole mahdollista.”

15. Kyseisen asetuksen 27 §:n, jonka otsikko on ”Rekisteröinti ja myynti”, 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Uusia ajoneuvoja, erillisiä teknisiä yksiköitä tai osia, jotka edellyttävät direktiivin [2007/46] liitteen IX, direktiivin 2002/24/EY⁷ liitteen IV tai direktiivin 2003/37/EY⁸ liitteen III mukaista vaatimustenmukaisuustodistusta, saa tarjota myyntiin, myydä tai saattaa markkinoille tieliikennettä varten Saksassa vain, jos niiden mukana on voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus. Tätä ei sovelleta direktiivin [2003/37] 8 artiklassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin.”

16. Siviiliprosessilain (Zivilprozessordnung, jäljempänä ZPO) 348 §:n, jonka otsikkona on ”Ensimmäinen yhden tuomarin kokoonpano”, sanamuoto on seuraava:

”(1) Siviiliasioita käsittelevä jaosto toimii yhden jäsenensä välityksellä yhden tuomarin kokoonpanossa. Tätä ei sovelleta, jos

--

(3) Yhden tuomarin kokoonpano palauttaa riita-asian siviiliasioita käsittelevälle jaostolle käsiteltäväksi, kun

1. asiassa on tosiseikkoja tai oikeudellisia seikkoja koskevia erityisiä vaikeuksia
2. asialla on periaatteellista merkitystä tai
3. asianosaiset pyytävät sitä yksimielisesti.

Siviiliasioita käsittelevä jaosto ottaa riita-asian käsiteltäväksi, kun ensimmäisen virkkeen 1 tai 2 kohdassa säädetty edellytykset täyttyvät. Jaosto tekee ratkaisunsa päätöksellä. Asian siirtäminen takaisin yhden tuomarin kokoonpanolle ei ole mahdollista.

--”

⁶ BGBl. 2011 I, s. 126.

⁷ Kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta 18.3.2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/24/EY (EYVL 2002, L 124, s. 1).

⁸ Maatalous- tai metsätraktoreiden, niiden perävaunujen ja vedettävien vaihdettavissa olevien koneiden ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppi hyväksynnästä sekä direktiivin 74/150/ETY kumoamisesta 26.5.2003 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/37/EY (EUVL 2003, L 171, s. 1).

III Pääasia, ennakkoratkaisukysymykset ja oikeudenkäyntimenettely unionin tuomioistuimessa

17. QB osti Auto Y GmbH:ltä 20.3.2014 käytetyn Mercedes-Benz -merkkisen, C 220 CDI -mallisen ajoneuvon, jonka hinta oli 29 999 euroa ja mittarilukema 28 591 km (jäljempänä kyseinen ajoneuvo). Daimler AG:n markkinoille saattamassa 15.3.2013 ensirekisteröidyssä ajoneuvossa on päästoluokan Euro 5 -dieselmoottori, jonka mallinimi on OM 651.

18. Kyseisessä ajoneuvossa on moottorin ohjelmointiohjelmisto (jäljempänä kyseinen ohjelmisto), jossa on lämpötilaikkuna, jonka vaikutuksesta pakokaasun takaisinkierätyks heikkenee, kun ulkolämpötila laskee (jäljempänä kyseinen lämpötilaikkuna), mikä johtaa suurempiin typpioksidipäästöihin. Pääasian asianosaisten kesken on kiistanalaista, mistä konkreettisesta ulkolämpötilasta lähtien takaisinkierätys heikkenee ja miten paljon.

19. QB nosti kanteen Mercedes-Benz Group AG:tä vastaan Landgericht Ravensburgissa (Ravensburgin alueellinen alioikeus), joka on ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin, väittäen, että kyseisessä ohjelmistossa on kyseisen lämpötilaikkunan lisäksi muita asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja kiellettyjä estolaitteita, jotka heikentävät päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta todellisissa ajo-olosuhteissa. QB väitti, että Mercedes-Benz Group johti häntä tässä suhteessa tahallisesti harhaan hyvän tavan vastaisesti ja että Mercedes-Benz Group on velvollinen korvaamaan aiheutuneen vahingon. QB lisäsi, että Mercedes-Benz Groupin tahallisen toiminnan vuoksi kyseisen ajoneuvon käytöstä ei makseta minkäänlaista korvausta. Varotoimenpiteenä QB on kuitenkin valmis maksamaan ajokilometrikorvauksen, jonka ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin voi määrätä harkintansa mukaan. QB katsoi, että tämän korvauksen pitäisi perustua enintään 75 prosentin osuuteen ostohinnasta, koska päästöjenrajoitusjärjestelmä oli viallinen.

20. Mercedes-Benz Groupin mukaan asiassa CLCV annetusta tuomiosta seuraa, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu estolaite on ainoastaan järjestelmä, jonka avulla voidaan havaita laboratorioissa suoritettavan tyyppi hyväksyntätestin ominaisolosuhteet ja manipuloidulla vähentää typpioksidipäästöjä ainoastaan EY-tyyppi hyväksyntämenettelyä varten. Kyseisessä ajoneuvossa ei kuitenkaan ollut tällaista järjestelmää.

21. Mercedes-Benz Group ei kiistänyt sitä, että pakokaasujen takaisinkierätysosuus pienenee heti, kun ulkolämpötila on yli 0 celsiusastetta. Jos koko takaisinkierätys suoritettaisiin alhaisissa ulkolämpötiloissa, pakokaasun komponentit kondensoituisivat, mikä aiheuttaisi erilaisia ei-toivottuja kertymiä moottoriin, ja moottorin toistuva käyttö tällaisessa tilassa voisi aiheuttaa pysyviä vaurioita. Moottorin suojaamiseksi pakokaasujen kierätysosuutta pitää siis pienentää ulkolämpötilan mukaan. Kyseessä on teollinen prosessi, jota kaikki autonvalmistajat ovat aina käyttäneet ja jossa otetaan huomioon polttomoottoreiden fyysiset ja tekniset ominaisuudet. Mercedes-Benz Group lisäsi, että vaikka oletettaisiin, että tämä prosessi on asetuksessa N:o 715/2007 tarkoitettu estolaite, sen toiminta ei ole vastoin hyvää tapaa. Mercedes-Benz Group väitti myös nojautuneensa unionin lainsäädännön päästösääntöjen asianmukaiseen tai ainakin perusteltavissa olevaan tulkintaan.

22. Toissijaisesti Mercedes-Benz Group väitti, ettei QB:lle aiheutunut vahinkoa siitä syystä, että kyseisellä ajoneuvolla oli voimassa EY-tyyppi hyväksyntä, sitä voitiin käyttää rajoituksetta ja siihen ei kohdistunut minkäänlaista arvonalennusta. Lisäksi Mercedes-Benz Group oli osana maksutonta palvelua kehittänyt ja antanut QB:n käyttöön kyseisen ohjelmiston päivityksen kyseistä ajoneuvoa varten.

23. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korostaa, että sen alustavan arvion mukaan kyseinen lämpötilaikkuna on tuomion CLCV valossa asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä sen 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tarkoitettu kielletty estolaite. Mercedes-Benz Group ei kuitenkaan ole toiminut vastoin hyvää tapaa, mikä tarkoittaa erityisen moitittavaa toimintaa, jolloin tarkoitusta, tavoitetta, keinoja ja seurauksia on tältä osin arvioitava kattavasti. Tältä osin ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että Mercedes-Benz Group ei ole kyseisen ajoneuvon markkinoille saattamisen ajankohtana tarkoituksellisesti pyrkinyt vahingoittamaan mahdollisia ostajia tulkinnallaan asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdasta. Näin ollen QB:llä ei olisi oikeutta esittää BGB:n 826 §:ssä tarkoitettuja deliktiperusteisia korvausvaatimuksia.

24. Sitä vastoin QB:llä voitaisiin katsoa olevan tällainen oikeus korvaukseen BGB:n 823 §:n 2 momentin nojalla, jossa viitataan tuottamuksellisuuteen. Tämä säännös edellyttää kuitenkin sitä, että rikottaisiin lakia, jonka tarkoituksena on suojella muita, mikä Bundesgerichtshofin (Saksan liittovaltion ylin yleinen tuomioistuin) oikeuskäytännön mukaan tarkoittaa sitä, että lain tarkoituksena on ainakin suojella yksilöä tai henkilöryhmää tietyn oikeushyvän loukkaamiselta. Riittää, että tämän lain tarkoituksena on myös suojella yksilön etua, vaikka laki koskisi ensisijaisesti yleistä etua. Lisäksi tämä säännös edellyttää, että vaara, jota vastaan tämän lain on tarkoitus suojella muita, on toteutunut konkreettisenä vahinkona ja että konkreettisesti vahinkoa kärsineen henkilön on kuuluttava rikotun lain henkilölliseen soveltamisalaan. Näin ollen esiin nousee kysymys siitä, onko direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan, luettuna yhdessä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tarkoituksena suojella paitsi yleisiä etuja myös sellaisen ajoneuvon yksittäisen ostajan etuja, joka ei ole unionin oikeuden mukainen, erityisesti silloin, kun ajoneuvossa on estolaite, joka on kyseisen asetuksen nojalla kielletty.

25. Saksan oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa on tietyvästi erilaisia näkemyksiä näistä kysymyksistä. Tältä osin Bundesgerichtshof katsoo, että vaikka vaatimustenmukaisuustodistuksessa, sellaisena kuin siitä säädetään direktiivissä 2007/46, olevat tiedot koskevat myös yksittäistä ajoneuvon ostajaa henkilöllisellä tasolla, ne eivät suojaakaan tämän ostajan oikeutta taloudelliseen itsemääräämisoikeuteen. Muiden kansallisten tuomioistuinten mukaan direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohta, 26 artiklan 1 kohta ja 46 artikla sekä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohta tarjoavat luonteeltaan henkilöllistä suojaa.

26. Vaikka näillä säännöksillä suojeltaisiin vain yleisiä oikeushyviä eikä yksittäisten ostajien etuja, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan tehokkuusperiaate voi edellyttää, että moottoriajoneuvojen valmistajan tuottamuksellisesta tai tahallisesta teosta, joka liittyy kielletyllä estolaitteella varustettujen ajoneuvojen markkinoille saattamiseen, on määrättävä seuraamus siten, että ostajalla on mahdollisuus esittää deliktiperusteisia korvausvaatimuksia kyseistä valmistajaa kohtaan.

27. Jos QB:llä on tällainen oikeus esittää korvausvaatimus BGB:n 823 §:n 2 momentin perusteella, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, edellyttääkö sovellettavien unionin oikeussääntöjen käytännön tehokkuus sitä, että kyseisen ajoneuvon käytöstä koituvaa käyttöetua ei vähennetä vahingonkorvauksesta tai että käyttöetu vähennetään vain osittain. Myös tätä kysymystä on tulkittu eri tavoin kansallisessa oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa. Bundesgerichtshof katsoo tältä osin, että vahinkoa kärsinyttä ei saa kansallisen vahingonkorvausoikeudellisen perusteettoman edun kiellon perusteella asettaa parempaan asemaan kuin hän olisi ilman vahingotapahtumaa ja että vahingonkorvauksesta on vähennettävä vain vahingotapahtumaan perustuvat edut ilman, että tämä rasittaa vahingon aiheuttajaa kohtuuttomasti.

28. Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että ZPO:n 348 §:n 3 momentin 1 ja 2 kohdan mukaan alkuperäisen toimivaltaisen tuomarin on siirrettävä asia siviiliasioita käsittelevän jaoston käsiteltäväksi, jos asiaan liittyy erityisiä tosiseikkoihin liittyviä vaikeuksia tai jos asialla on perustavanlaatuinen merkitys.⁹ Yhden tuomarin kokoonpanossa toimivalla tuomioistuimella ei ole tältä osin mitään harkintavaltaa. Bundesgerichtshofin oikeuskäytännöstä seuraa, että ainoastaan siinä tapauksessa, että siviiliasioita käsittelevä jaosto kieltäytyy ottamasta asiaa käsiteltäväksi, tämä tuomari voi esittää ennakkoratkaisupyynnön 23.5.1949 annetun Saksan liittotasavallan perustuslain (Grundgesetz) 101 §:n 1 momentin toisessa virkkeessä säädetyin laillisen tuomioistuimen perustuslaillisen periaatteen mukaisesti.¹⁰

29. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että oikeuskirjallisuuden mukaan kansallinen prosessioikeus ei saa vaikuttaa mahdollisuuteen esittää ennakkoratkaisupyynnön SEUT 267 artiklan toisen kohdan nojalla erityisesti silloin, kun kyseinen tuomioistuin katsoo, että ylemmän tuomioistuimen oikeudellinen arviointi voisi johtaa unionin oikeuden vastaiseen ratkaisuun. Näin ollen SEUT 267 artiklan toisesta kohdasta näyttäisi seuraavan, että ZPO:n 348 §:n 3 momentin 1 ja 2 kohtaa ei voida soveltaa alkuperäisen yhden tuomarin kokoonpanon esittämiin ennakkoratkaisupyynnöihin. Tässä tapauksessa on niin, että jos unionin oikeuden ensisijaisuutta kansalliseen prosessioikeuteen nähden ei ole nimenomaisesti todettu, yhden tuomarin kokoonpanossa toimivan tuomioistuimen toimivalta voidaan riitauttaa muutoksenhaulla.

30. Tässä tilanteessa Landesgericht Ravensburg on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [direktiivin 2007/46] 18 artiklan 1 kohdassa, 26 artiklan 1 kohdassa ja 46 artiklassa, luettuina yhdessä [asetuksen N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tavoitteena suojella myös moottoriajoneuvojen yksittäisten ostajien etuja?

Jos tähän vastataan myöntävästi:

2) Luetaanko tähän myös yksittäisen ajoneuvonostajan etu olla hankkimatta ajoneuvoa, joka ei ole unionin oikeussääntöjen mukainen, ja erityisesti olla hankkimatta ajoneuvoa, jossa on [asetuksen N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite?

Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi:

3) Onko unionin oikeuden vastaista, jos ostaja, joka on ostanut tahattomasti ajoneuvon, jonka valmistaja on saattanut markkinoille varustettuna [asetuksen N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla kielletyllä estolaitteella, voi esittää siviilioikeudellisia deliktiperusteisia vaatimuksia ajoneuvon valmistajaa kohtaan saadakseen korvauksen vahingosta, erityisesti myös vaatimuksen ajoneuvosta maksetun ostohinnan palauttamiseksi ajoneuvon palauttamista ja omistuksen siirtoa vastaan, vain poikkeuksellisesti silloin, jos ajoneuvon valmistaja on menetellyt tahallisesti sekä hyvien tapojen vastaisesti?

Jos tähän vastataan myöntävästi:

⁹ Kirjallisissa huomautuksissaan QB huomautti, että kansallista oikeuskäytäntöä tulkitaan näiltä osin siten, että unionin tuomioistuimelle esitetty ennakkoratkaisukysymys liittyy aiheeseen, jolla on ”perustavanlaatuinen merkitys”.

¹⁰ BGBl. 1949, s. 1

- 4) Edellytetäänkö unionin oikeudessa, että ajoneuvon ostajalla on mahdollisuus esittää siviilioikeudellinen deliktiperusteinen korvausvaatimus ajoneuvon valmistajaa kohtaan aina, kun ajoneuvon valmistaja on menetellyt syyksiluettavalla tavalla (tuottamuksellisesti tai tahallisesti) saattaessaan markkinoille ajoneuvon, jossa on [asetuksen N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite?

Riippumatta ensimmäiseen, toiseen, kolmanteen ja neljänteen kysymykseen annettavista vastauksista:

- 5) Onko unionin oikeuden vastaista, jos kansallisessa oikeudessa ajoneuvon ostajan on vähennettävä ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä saatu käyttöetu, jos hän vaatii valmistajaa palauttamaan deliktiperusteisena vahingonkorvauksena ostohinnan, jonka hän on maksanut [asetuksen N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla kielletyllä estolaitteella varustetusta, markkinoille saatetusta ajoneuvosta, ajoneuvon palauttamista ja omistuksen siirtoa vastaan?

Jos tähän vastataan kieltävästi:

- 6) Onko unionin oikeuden vastaista, jos tämä käyttöetu lasketaan täydestä ostohinnasta ilman, että siitä vähennetään arvonlasku, joka aiheutuu kielletyn estolaitteen asentamisesta ja/tai siitä, että käyttäjä on käyttänyt tahattomasti ajoneuvoa, joka ei ole unionin oikeuden mukainen?

Riippumatta ensimmäiseen, toiseen, kolmanteen, neljänteen, viidenteen ja kuudenteen kysymykseen annettavista vastauksista:

- 7) Onko ZPO:n 348 §:n 3 momentti, siltä osin kuin tämä säännös liittyy ennakkoratkaisupyyntöjen esittämiseen SEUT 267 artiklan toisen kohdan nojalla, vastoin SEUT 267 artiklan toiseen kohtaan perustuvaa kansallisten tuomioistuinten toimivaltaa esittää ennakkoratkaisupyyntö, jolloin sitä ei saisi soveltaa ennakkoratkaisupyyntöjen esittämiseen?”

31. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet QB, Mercedes-Benz Group ja Euroopan komissio. Kyseiset osapuolet samoin kuin Saksan hallitus esittivät myös suulliset lausumansa 8.3.2022 pidetyssä istunnossa.

IV Asian tarkastelu

A Alustavat huomautukset

32. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen alustavan arvion mukaan kyseistä lämpötilaikkunaa on pidettävä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan kanssa, tarkoitettuna kiellettynä estolaitteena. Jos päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuus heikkenee heti, kun ulkolämpötila on yli 0 celsiusastetta, kyseessä ovat 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettut olosuhteet, joita voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvojen tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin lisää, että sillä seikalla, että kyseisen lämpötilaikkunan avulla ei ole mahdollista havaita tyyppiähyväksyntätestin muuttujia epäpuhtauspäästöjen tason tarkistamiseksi, ei ole merkitystä, koska tätä seikkaa ei edellytetä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa eikä asiassa CLCV annetussa tuomiossa. Kyseinen

lämpötilaikkuna ei myöskään ole poikkeuksellisesti sallittu kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan perusteella, koska kyseisessä tuomiossa todetaan, että estolaitteen käyttämisen voivat oikeuttaa ainoastaan välittömät vaurioitumisriskit, jotka aiheuttavat konkreettisen vaaran ajoneuvon käyttämisen aikana.¹¹ Käsiteltävässä asiassa Mercedes-Benz Group kuitenkin väittää, että kyseisen lämpötilaikkunan tarkoituksena on estää epätoivottujen kertymien muodostuminen moottoriin eli suojata moottoria kulumiselta, mikä ei kyseisen tuomioistuimen mukaan näytä täyttävän unionin tuomioistuimen asettamia, estolaitteen lainmukaisuuden edellyttämiä tiukkoja vaatimuksia.

33. Huomautan tässä yhteydessä, että tuomiossa CLCV unionin tuomioistuin on todennut, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna estolaitteena on pidettävä laitetta, joka havaitsee kyseisessä asetuksessa säädettyjen tyyppihyväksyntämenettelyjen kulkuun liittyvät muuttujat, jotta päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskykyä voidaan parantaa kyseisten menettelyjen aikana ja siten saada ajoneuvolle tyyppihyväksyntä, vaikka tällainen parannus voidaan myös havaita satunnaisesti ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.¹² Unionin tuomioistuin on lisäksi täsmentänyt, että tämän asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että estolaitte, joka parantaa järjestelmällisesti ajoneuvojen päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskykyä tyyppihyväksyntään liittyvissä menettelyissä tässä samassa asetuksessa vahvistettujen päästörajoiden noudattamiseksi ja kyseisiä ajoneuvoja koskevan tyyppihyväksynnän saamiseksi, ei voi kuulua tällaisia laitteita koskevasta kiellosta mainitussa säännöksessä säädetyn poikkeuksen – joka koskee moottorin suojaamista vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamista – alaan, vaikka kyseinen laite osaltaan hidastaa moottorin vanhentumista tai likaantumista.¹³

34. Tuomion CLCV taustalla olleessa asiassa oli kyse ajoneuvoista, jotka oli varustettu tietokoneohjelmistolla, jolla voitiin muuttaa epäpuhtauspäästöjen rajoitusjärjestelmää ajo-olosuhteiden perusteella.¹⁴ Tämän ohjelmiston avulla voitiin havaita muuttujat, jotka vastaavat laboratoriossa suoritettavan epäpuhtauspäästöjen tyyppihyväksyntätestin muuttujia.

35. Toisin kuin tässä ”estolaitetta” koskevassa asiassa, asiassa C-128/20, GSMB Invest, asiassa C-134/20, Volkswagen, ja asiassa C-145/20, Porsche Inter Auto ja Volkswagen, on kyse lämpötilaikkunasta, kuten pääasiassa. Näissä kolmessa asiassa esittämässäni ratkaisuehdotuksessa¹⁵ ehdotin, että unionin tuomioistuin toteaa, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että estolaitteena on pidettävä laitetta, jonka käytöstä seuraa, että moottoriajoneuvon todellisissa ajo-olosuhteissa pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmä toimii täysitehoisesti vain, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta ja kun liikennöintikorkeus on alle 1 000 metriä merenpinnasta, kun taas tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella pakokaasujen kierrätysaste pienenee lineaarisesti nolnaan, kun lämpötila nousee tai laskee 10 celsiusasteen verran tai kun nousee 1 000 metrin korkeudesta 250 metriä korkeammalle, mistä seuraa, että ajoneuvon typpioksidipäästöt lisääntyvät siten, että niillä ylitetään mainitussa asetuksessa säädetty raja-arvot.¹⁶

¹¹ Ks. tuomio CLCV, 114 kohta.

¹² Tuomio CLCV, 102 kohta.

¹³ Tuomio CLCV, 115 kohta.

¹⁴ Tuomio CLCV, 2 kohta.

¹⁵ Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 1 kohta.

¹⁶ Kyseisen ratkaisuehdotuksen 104 kohta.

36. Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että pääasian asianosaisten kesken on kiistanalaista, mistä konkreettisesta ulkolämpötilasta lähtien takaisinkierrätys heikkenee ja miten paljon. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen, jolla on yksinomainen toimivalta todeta pääasioiden tosiseikat ja arvioida niitä, tehtävänä on tutkia, millaisissa olosuhteissa kyseinen lämpötilaikkuna toimii. Kuten ratkaisuehdotuksessani esitin,¹⁷ virallisten tietojen mukaan Saksassa koko vuoden keskilämpötila oli 9,6 celsiusastetta vuonna 2017, 10,4 celsiusastetta vuonna 2018 ja 10,2 celsiusastetta vuonna 2019. Näiden tietojen ja muiden unionin jäsenvaltioiden vuotuisten keskilämpötilojen perusteella¹⁸ tuomioistuimen tehtävänä on tarkistaa, heikentääkö kyseinen ohjelmisto sen mielestä epäpuhtauspäästöjen valvontajärjestelmän tehokkuutta ”sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”. Jos näin on, kyseinen ohjelmisto on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu ”estolaite”.

37. Jos näin on, yhdyt ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen näkemykseen, jonka mukaan tätä laitetta ei voida perustella kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla, jos laitteen ainoana tarkoituksena on hidastaa moottorin vanhentumista tai likaantumista.¹⁹ Mielestäni tällainen estolaite voi kuulua mainitun 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan soveltamisalaan ainoastaan siinä tapauksessa, että pakokaasujen kierrätyksen yhteydessä muodostuvat kertymät aiheuttavat toimintahäiriön, joka voi aiheuttaa moottoriin kohdistuvia äkillisiä ja välittömiä vaurioitumisriskejä, jotka aiheuttavat konkreettisen vaaran ajoneuvon käyttämisen aikana, vaikka kyseistä ajoneuvoa olisikin huollettu säännönmukaisesti ja asianmukaisesti.²⁰ Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä on tässäkin tapauksessa selvittää, voiko tällainen toimintahäiriö tapahtua.

38. Tilanteessa, jossa kyseinen tuomioistuin vahvistaa tutkimustensa päätteeksi arviointinsa, jonka mukaan kyseinen lämpötilaikkuna on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettu kielletty estolaite, nousee esiin kysymys oikeudesta korvaukseen, joka tällaisella laitteella varustetun ajoneuvon ostajalla voisi olla, ja tämä on kuuden ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen kohde.

B Ensimmäinen ja toinen ennakkoratkaisukysymys

39. Ensimmäisessä ja toisessa kysymyksessään, joita on tarkasteltava yhdessä, ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin kysyy lähinnä, onko direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohtaa, 26 artiklan 1 kohtaa ja 46 artiklaa tulkittava siten, että niillä suojataan yksittäisen moottoriajoneuvon ostajan etuja ja erityisesti etua olla hankkimatta ajoneuvoa, jossa on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite.

40. Tältä osin on huomattava, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan ensimmäisestä, viidennestä ja kuudennesta perustelukappaleesta seuraa, että asetuksen tavoitteena on varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso ja parantaa ilmanlaatua unionissa.²¹ Kyseisessä asetuksessa mainitaan termit ”kuluttaja” ja ”käyttäjä” vain kerran eli johdanto-osan 17 perustelukappaleessa, jonka mukaan on ”tarpeen varmistaa, että

¹⁷ Ks. ratkaisuehdotus GSMB Invest, Volkswagen ja Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758), 100 kohta.

¹⁸ Ks. myös tämän ratkaisuehdotuksen 100 kohta.

¹⁹ Ks. vastaavasti tuomio CLCV, 115 kohta.

²⁰ Ks. vastaavasti ratkaisuehdotukseni GSMB Invest, Volkswagen ja Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758), 125 ja 126 kohta.

²¹ Ks. tuomio CLCV, 86, 87 ja 113 kohta.

kuluttajille ja käyttäjille tarjotaan puolueetonta ja täsmällistä tietoa” ajoneuvojen polttoaineenkulutuksesta sekä hiilidioksidipäästöistä.²² Lisäksi kyseisen asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa todetaan, että ”valmistajan on ilmoitettava hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutusluvut ajoneuvon *ostajalle* ostohetkellä annettavassa asiakirjassa”.²³ Tämä on myös koko samaisen asetuksen ainoa maininta ”ostajasta”. Asetuksessa N:o 715/2007 säädetään siten konkreettisista velvoitteista antaa kuluttajalle ja ostajalle tietoja kyseisen ajoneuvon kulutuksesta, jotta he voivat tehdä tietoon perustuvan päätöksen siitä, hankkivatko he kyseisen ajoneuvon vai eivät. Nämä tietojen antamista koskevat velvoitteet liittyvät kuitenkin tämän asetuksen tavoitteeseen, joka on ympäristönsuojelun korkea taso epäpuhtauspäästöjä vähentämällä. Näiden velvoitteiden lisäksi mainitussa asetuksessa ei luoda nimenomaista yhteyttä autonvalmistajan ja ajoneuvon yksittäisen ostajan välille, jotta jälkimmäisen etuja voitaisiin suojella.

41. Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään siten, että valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että nämä ajoneuvot ovat tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia ja että poikkeustapauksia lukuun ottamatta päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Nämä säännökset koskevat siten ainoastaan valmistajia. Näin ollen olen komission kanssa samaa mieltä siitä, että mainitun asetuksen sellaisenaan ja erityisesti sen 5 artiklan 1 ja 2 kohdan tarkoituksena ei ole suoraan suojella kielletyllä estolaitteella varustetun moottoriajoneuvon yksittäisen ostajan etuja.

42. Kahteen ensimmäiseen kysymykseen vastaaminen edellyttää kuitenkin, että asetus N:o 715/2007 asetetaan sen asiayhteyteen. Direktiivi 2007/46, joka on direktiivi moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevista *puitteista*, on tähän asetukseen nähden perussäädös. Kuten kyseisen direktiivin johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa todetaan, sovellettavat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava ja määritettävä säädöksissä, joilla olisi ensisijaisesti pyrittävä varmistamaan liikenneturvallisuuden, terveyden suojelun, ympäristönsuojelun, energiatehokkuuden ja luvattoman käytön estämisen korkea taso. Toisin kuin Mercedes-Benz Group ja Saksan hallitus väittävät, kyseisen direktiivin säännöksistä käy mielestäni kuitenkin selvästi ilmi, että sen tarkoituksena on suojella myös kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon yksittäisen ostajan etuja.

43. Direktiivin 2007/46 3 artiklan 5 alakohdan määritelmän mukaan ”EY-tyyppihyväksynnällä” tarkoitetaan ”tyyppihyväksyntämenettelyä, jossa jäsenvaltio varmentaa, että ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön tyyppi on tämän direktiivin ja liitteessä IV tai XI lueteltujen säädösten sisältämien, sitä koskevien hallinnollisten säännösten ja teknisten vaatimusten mukainen”. Tämän liitteen IV, jonka otsikko on ”Luettelo ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntää varten täytettävistä vaatimuksista”, I osassa, jonka otsikko on ”Luettelo rajoittamattomina sarjoina valmistettavien ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää koskevista säädöksistä”, mainitaan asetus N:o 715/2007 otsikon ”Kevyiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro 5 ja Euro 6) / tietojen saatavuus” alla.

44. Kuten direktiivin 2007/46 5 artiklan 1 kohdassa todetaan, ”valmistaja on vastuussa hyväksyntäviranomaiselle kaikista hyväksyntämenettelyn tekijöistä sekä tuotannon vaatimustenmukaisuudesta riippumatta siitä, onko valmistaja suoranaisesti osallistunut

²² Kursivointi tässä.

²³ Kursivointi tässä.

ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön kaikkiin valmistusvaiheisiin”. Pyytäessään ajoneuvoille EY-tyyppihyväksyntää valmistajan on näin ollen noudatettava asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohtaa.

45. Näiden vaatimusten noudattaminen on välttämätöntä tämän EY-tyyppihyväksynnän kannalta, mutta on korostettava, että vaatimustenmukaisuus koskee suoraan myös ajoneuvon yksittäistä ostajaa *vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella*. Direktiivin 2007/46 3 artiklan 36 alakohdan mukaan ”vaatimustenmukaisuustodistuksella” tarkoitetaan ”tämän direktiivin liitteessä IX esitettyä asiakirjaa, jonka valmistaja toimittaa todistuksena siitä, että ajoneuvo, joka kuuluu tämän direktiivin mukaisesti hyväksytyyn tyyppiin sarjaan, on tuotantohetkellä kaikkien säädösten mukainen”. Direktiivin liitteessä IX, jonka otsikko on ”EY-vaatimustenmukaisuustodistus”, on 0 kohta, jonka otsikko on ”Tarkoitus” ja jossa säädetään, että vaatimustenmukaisuustodistus on *valmistajan ostajalle* antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan Euroopan unionin lainsäädännön mukainen.²⁴ Toisin kuin asetuksessa N:o 715/2007, direktiivissä 2007/46 luodaan siis *nimenomainen yhteys* ajoneuvon valmistajan ja yksittäisen ostajan välille sen takaamiseksi ostajalle, että ostettu ajoneuvo on sovellettavan unionin lainsäädännön mukainen.

46. Tässä yhteydessä tämän direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdassa todetaan, että ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän haltijana valmistajan on toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus, joka seuraa jokaista valmista, keskeneräistä tai valmistunutta, hyväksytyyn ajoneuvotyyppiin mukaisesti valmistettua ajoneuvoa. Tämän direktiivin 26 artiklan 1 kohdan mukaan kyseinen asiakirja on pakollinen ajoneuvon rekisteröimisen ja myynnin yhteydessä. Lisäksi tämän direktiivin 46 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin ja erityisesti 31 artiklaan sisältyvien tai siitä aiheutuvien kieltojen sekä direktiivin 2007/46 liitteessä IV olevassa I osassa lueteltujen säädösten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöön panemiseksi. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan kyseisen 46 artiklan tavoitteena on pääasiassa sellaisten sisämarkkinoiden luominen ja niiden toiminta, joille on ominaista valmistajien välinen rehellinen kilpailu. Tämän tavoitteen lisäksi tässä 46 artiklassa säädetyillä seuraamuksilla on lisäksi varmistettava, että *ajoneuvon ostajalla* on hallussaan vaatimustenmukaisuustodistus, jonka avulla se voi tämän direktiivin liitteen IX mukaisesti saada ajoneuvon rekisteröidyksi missä tahansa jäsenvaltiossa tarvitsematta toimittaa täydentäviä teknisiä tietoja.²⁵

47. Näistä direktiivin 2007/46 eri säännöksistä seuraa, että valmistajan on EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä noudatettava etenkin asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädettyjä, estolaitteita koskevia vaatimuksia. Vain tässä tapauksessa valmistaja voi antaa ajoneuvon ostajalle vaatimustenmukaisuustodistuksen, jonka avulla ostaja voi rekisteröidä tai myydä ajoneuvon. Takuun muodostavan todistuksen tarkoituksena on siis suojata ostajaa siltä, että valmistaja ei noudata velvollisuuttaan saattaa markkinoille asiassa sovellettavien EU:n säädösten mukaisia ajoneuvoja.

²⁴ Tämän sanamuodon perusteella en yhdy Mercedes-Benz Groupin istunnossa esittämään kantaan, jonka mukaan vaatimustenmukaisuustodistusta ei ole osoitettu ostajalle.

²⁵ Tuomio 4.10.2018, Komissio v. Saksan liittotasavalta (C-668/16, EU:C:2018:802, 87 kohta).

48. EY-tyyppihyväksyntä on kuitenkin voitu saada muun muassa silloin, kun hyväksyntäviranomainen ei ollut tietoinen asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettusta kielletystä estolaitteesta.²⁶ Lisäksi kyseinen ajoneuvo ei välttämättä vastaa hyväksyttyä tyyppiä. Tällaisella kielletyllä laitteella varustetun ajoneuvon yksittäisen myynnin yhteydessä kyseisellä ajoneuvolla ei ole oikeaa vaatimustenmukaisuustodistusta, eikä sitä näin ollen voitaisi direktiivin 2007/46 26 artiklan 1 kohdan mukaisesti rekisteröidä tai myydä edelleen. Tällaisessa tilanteessa tällaisen ajoneuvon ostajan etuja ei ole suojattu, mikä aiheuttaa ostajalle vahinkoa.

49. Kuten unionin tuomioistuin totesi, ostajalle aiheutuu aineellista vahinkoa, joka perustuu kunkin asianomaisen ajoneuvon arvon menetykseen ja johtuu siitä, että sellaisen ohjelmiston asentamisen tullessa ilmi, jolla manipuloidaan pakokaasupäästöjä koskevia tietoja, tällaisen ajoneuvon hankinnasta maksetun hinnan vastikkeena on ajoneuvo, joka on viallinen ja jonka arvo on siis pienempi.²⁷ Sellaisen ajoneuvon hallussapito, joka ei ole unionin ympäristönsuojelulainsäädännön säädösten mukainen, koska sen epäpuhtauspäästöt ylittävät säädetyt raja-arvot, aiheuttaa nähdäkseni tälle ostajalle myös aineetonta vahinkoa.

50. Näin ollen ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa ensimmäiseen ja toiseen ennakkoratkaisukysymykseen, että direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohtaa, 26 artiklan 1 kohtaa ja 46 artiklaa on tulkittava siten, että niillä suojataan yksittäisen moottoriajoneuvon ostajan etuja ja erityisesti etua olla hankkimatta ajoneuvoa, jossa on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite.

C Kolmas, neljäs, viides ja kuudes ennakkoratkaisukysymys

51. Kolmannella, neljännellä, viidennellä ja kuudennella kysymyksellään, joita on syytä tarkastella yhdessä,²⁸ ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy lähinnä, onko direktiiviä 2007/46 tulkittava siten, että siinä velvoitetaan jäsenvaltiot säätämään, että ajoneuvon ostajalla on oikeus esittää korvausvaatimuksia ajoneuvon valmistajaa kohtaan tilanteessa, jossa kyseiseen ajoneuvoon on asennettu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite, ja jos näin on, missä määrin jäsenvaltioiden on säädettävä, että kyseisen ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä saatu käyttöetu on vähennettävä korvauksen määrästä.

52. Aluksi totean, että QB nosti kanteen Mercedes-Benz Groupia eli valmistajaa vastaan eikä sitä henkilöä vastaan, joka myi sille kyseisen käytetyn ajoneuvon. Näin ollen direktiiviä 1999/44/EY,²⁹ joka koskee kuluttajan ja myyjän välisiä suhteita, ei voida soveltaa pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tapauksessa. QB ei myöskään vedonnut sopimattomista kaupallisista menettelyistä annettuun direktiiviin 2005/29/EY³⁰ vaan deliktiperusteiseen korvausvaatimukseen, sellaisena

²⁶ Ks. vastaavasti ratkaisuehdotukseni GSMB Invest, Volkswagen ja Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758), 149 kohta.

²⁷ Ks. vastaavasti tuomio 9.7.2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, 34 kohta).

²⁸ Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että se esittää kolmannen kysymyksen, jos vastaus ensimmäiseen kysymykseen on kielteinen. Lisäksi neljäs kysymys on kolmannen kysymyksen alakysymys. Jotta voin kuitenkin antaa hyödyllisen vastauksen tälle tuomioistuimelle, käsitelen yhdessä kaikkia kysymyksiä, jotka liittyvät oikeuteen saada korvausta ja tämän oikeuden laajuuteen.

²⁹ Kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista 25.5.1999 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/44/EY (EYVL 1999, L 171, s. 12).

³⁰ Sopimattomista elinkeinonharjoittajien ja kuluttajien välisistä kaupallisista menettelyistä sisämarkkinoilla ja neuvoston direktiivin 84/450/ETY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 97/7/EY, 98/27/EY ja 2002/65/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta 11.5.2005 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/29/EY (sopimattomia kaupallisia menettelyjä koskeva direktiivi) (EUVL 2005, L 149, s. 22).

kuin siitä säädetään BGB:ssä. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii tässä yhteydessä selvittämään, missä määrin kansallinen lainsäädäntö on unionin oikeuden mukainen siltä osin kuin on kyse oikeudesta korvaukseen ja korvauksen laskentatavasta.

53. Deliktiperusteisen vastuun osalta vastauksesta, jonka ehdotan annettavaksi kahteen ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen, seuraa, että direktiivillä 2007/46 luodaan oikeuksia ostajan hyväksi tämän suhteissa valmistajaan, kun ostaja on hankkinut ajoneuvon, jossa on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaitte. Lisäksi tämän direktiivin 46 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin liitteessä IV olevassa I osassa lueteltujen säädösten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöön panemiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.³¹ Tätä artiklaa sovelletaan siten tilanteessa, jossa EY-tyyppi hyväksyntää varten kyseiset ajoneuvot on varustettu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan vastaisesti kielletyllä estolaitteella.³²

54. Näin ollen näiden seuraamusten hyödyn on kohdistuttava paitsi kyseiseen jäsenvaltioon EY-tyyppi hyväksynnän yhteydessä myös kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon yksittäiseen ostajaan. Toisin sanoen direktiivissä 2007/46 jäsenvaltiot veloitetaan säätämään, että ajoneuvon ostajalla on oikeus korvaukseen silloin, kun valmistaja on tuottamuksellisesti saattanut markkinoille tällaisen ajoneuvon. Kyseisessä direktiivissä todetaan kuitenkin ainoastaan, että jäsenvaltioiden on pantava täytäntöön tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia.³³

55. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan on niin, että silloin kun unionin oikeuden säännöksiä ei ole annettu, jäsenvaltioiden asiana on määrittää toimivaltaiset tuomioistuimet ja antaa menettelysäännöt sellaisia oikeussuojakeinoja varten, joilla pyritään turvaamaan unionin oikeuteen perustuvat yksityisten oikeudet.³⁴ Jos ei ole kyse suoraan unionin oikeuteen perustuvasta oikeudesta korvaukseen tarvittavien edellytysten täytyessä, kansallisessa vahingonkorvausoikeudessa on määritettävä, miten aiheutunut vahinko korvataan, edellyttäen, että kansallisen lainsäädännön vahingonkorvausta koskevat edellytykset mahdollistavat tehokkaiden, oikeasuhteisten ja varoittavien seuraamusten määräämisen.

56. Käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy ensinnäkin, onko unionin oikeuden mukaista, että kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon ostaja voi esittää siviilioikeudellisia deliktiperusteisia vaatimuksia ajoneuvon valmistajaa kohtaan vain siinä tapauksessa, että ajoneuvon valmistaja on tahallisesti aiheuttanut toiselle henkilölle vahinkoa hyvän tavan vastaisesti BGB:n 826 §:ssä tarkoitettulla tavalla.

³¹ Vastauksena unionin tuomioistuimen kirjalliseen kysymykseen Saksan hallitus täsmensi kansallisella tasolla toteutettujen eri seuraamusten luonnetta direktiivin 2007/46 46 artiklan ja asetuksen N:o 715/2007 13 artiklan osalta.

³² Kuten julkisasiamies Mengozzi huomautti ratkaisuehdotuksessaan asiassa Komissio v. Saksan liittotasavalta (C-668/16, EU:C:2018:230, 94 kohta), direktiivin 2007/46 46 artiklassa säädettyä velvollisuutta soveltaa direktiivin säännösten rikkomiseen tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia on sovellettava riippumatta tämän direktiivin 12 ja 30 artiklassa säädetystä velvollisuudesta saattaa ajoneuvo hyväksytyyn tyyppiin mukaiseksi.

³³ Vastaavasti asetuksen N:o 715/2007 13 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan valmistajiin tämän asetuksen säännösten rikkomisen johdosta, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

³⁴ Ks. tuomio 24.2.2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, 63 kohta oikeuskäytäntöviitteineen). Kirjallisissa huomautuksissaan Mercedes-Benz Group viittaa muun muassa 16.2.2017 annettuun tuomioon Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, 49–60 kohta) todettuaan, että kyseisen ajoneuvon ostajalla ei ole oikeutta vahingonkorvaukseen. Minusta vaikuttaa kuitenkin siltä, että kyseisessä tuomiossa noudatettu päätty on samansuuntainen kuin se, jota ehdotan tässä asiassa.

57. Tältä osin tehokkuusperiaatteen³⁵ mukaisesti kyseisen tuomioistuimen on tutkittava, ovatko BGB:n 826 §:ssä säädetty edellytykset sellaisia, että ajoneuvon ostajan on käytännössä mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa käyttää direktiivistä 2007/46 johtuvaa oikeuttaan korvaukseen. Jos näin on, nämä kansalliset menettelysäännöt eivät ole unionin oikeuden mukaisia.

58. Tässä vaiheessa huomautan, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on todennut päätöksessään, että ei ole todennäköistä, että BGB:n 826 §:ssä säädetty edellytykset, sellaisina kuin kansalliset tuomioistuimet ovat niitä tulkinneet, täyttäisivät direktiivin 2007/46 46 artiklan vaatimukset, koska ainoastaan poikkeustapauksessa nämä vaatimukset täyttävät ja koska näin ollen oikeuden nykytilassa valmistajan ei tarvitse pelätä korvauskannetta, minkä seurauksena valmistajalla ei ole kannustinta noudattaa tarkasti unionin oikeuden säädöksiä, jotta se välttäisi deliktiperusteisen vastuunsa.³⁶

59. Jos ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin vahvistaisi tämän tulkinnan, sen pitäisi viitata BGB:n 823 §:n 2 momenttiin, jonka soveltaminen edellyttää ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan pelkästään tuottamuksellisuutta. Huomautan, että kyseisen tuomioistuimen mukaan on niin, että vaikka oletettaisiin, että asian kannalta merkityksellisillä unionin oikeussäännöillä pyritään ainoastaan suojaamaan yleistä etua, niitä noudatetaan todennäköisesti vain, jos tuottamuksellisesta rikkomisesta seuraisi myös ostajan oikeus deliktiperusteiseen vahingonkorvaukseen valmistajaa kohtaan ja jos valmistajan olisi otettava tämä huomioon alusta alkaen.

60. Toiseksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa selvittää, onko kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon ostajan korvausoikeuden osalta unionin oikeuden vastaista se, että kyseisen ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä saatu hyöty vähennetään kyseisen ajoneuvon palautettavasta ostohinnasta.

61. Kuten unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, vahingon korvaamisen muodon ja sen määrän laskemisen osalta on painotettava sitä, että unionin oikeuden rikkomisesta yksityisille aiheutuneesta vahingosta suoritettavan korvauksen on vastattava kärsittyä vahinkoa, jotta yksityisten oikeuksien tehokas suoja voitaisiin varmistaa.³⁷ Kuten edellä jo totesin, jäsenvaltioiden on kansallisessa oikeudessaan määriteltävä säännöt, joiden mukaisesti direktiivin 2007/46 säännösten rikkomisesta yksityiselle aiheutuneesta vahingosta johtuva korvaus lasketaan.³⁸ Tältä osin on muistutettava, että kansallisten tuomioistuinten on valvottava, ettei unionin oikeusjärjestyksessä taattujen oikeuksien suojaaminen johtaisi siihen, että oikeudenhaltijat saavat perusteetonta etua.³⁹

62. Siten ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä on selvittää, missä määrin se, että ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä – sen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa – saatu etu vähennetään ajoneuvon palautettavasta ostohinnasta, takaa ostajalle asianmukaisen korvauksen. Kyseinen tuomioistuin toteaa, että QB oli ajanut kyseisellä ajoneuvolla istuntopäivään mennessä yli 60 000 kilometriä ja että jos käyttöetu olisi vähennettävä, on vähennettävää summaa määriteltäessä arvioitava kyseisen ajoneuvon arvonlasku. Tältä osin, kuten tämän ratkaisuehdotuksen

³⁵ Ks. tämän periaatteen osalta tuomio 6.10.2021, *Conorzio Italian Management ja Catania Multiservizi* (C-561/19, EU:C:2021:799, 63 kohta oikeuskäytäntöviitteineen).

³⁶ Mercedes-Benz Group kiistää tämän ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen näkemyksen ja väittää, että unionin oikeuden rikkomisista, joihin valmistajat syyllistyvät, voi seurata merkittäviä sakkoja ja seuraamuksia.

³⁷ Ks. vastaavasti tuomio 25.11.2010, *Fuß* (C-429/09, EU:C:2010:717, 92 kohta oikeuskäytäntöviitteineen).

³⁸ Ks. vastaavasti tuomio 25.11.2010, *Fuß* (C-429/09, EU:C:2010:717, 94 kohta).

³⁹ Ks. tuomio 25.3.2021, *Balgarska Narodna Banka* (C-501/18, EU:C:2021:249, 125 kohta oikeuskäytäntöviitteineen).

edellisessä kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä ilmenee, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien voi ottaa perustellusti huomioon, että direktiivissä 2007/46 taattujen oikeuksien suojaaminen ei merkitse QB:lle perusteetonta etua. Näin ollen kyseisen ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä saatu etu voidaan vähentää tämän ajoneuvon palautettavasta ostohinnasta. Minusta on kuitenkin selvää, että jos käyttöedun vähentäminen palautettavasta ostohinnasta johtaisi siihen, että QB ei lopulta saisi minkäänlaista korvausta kärsitystä vahingosta, tämä laskentamenetelmä ei varmistaisi tehokasta suojaa eikä se olisi unionin oikeuden mukainen.

63. Kolmanneksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy, onko kyseisen ajoneuvon käyttöetu laskettava ajoneuvon täydestä ostohinnasta ilman, että siitä vähennetään arvonlasku, joka aiheutuu kielletyn estolaitteen asentamisesta ja/tai sellaisen ajoneuvon käytöstä, joka ei ole unionin oikeuden mukainen. Asiaa koskevan unionin sääntelyn puuttuessa unionin tuomioistuimen tehtävänä ei myöskään näiltä osin ole perehtyä syvällisesti jäsenvaltioiden lainsäädäntöön ja selvittää, miten korvaus aiheutuneesta vahingosta olisi laskettava.⁴⁰ Unionin oikeuden mukaan ainoa edellytys on se, että korvauksen on oltava asianmukainen eli sellainen, että se takaa ostajan oikeuksien tehokkaan suojan.

64. Lopuksi totean, että vaikka ajoneuvojen valmistajien on noudatettava direktiivin 2007/46 liitteessä IV esitettyjä vaatimuksia ja etenkin sovellettava asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa uusien ajoneuvojen osalta,⁴¹ säädöksiä sovelletaan myös käytettyihin ajoneuvoihin deliktiperusteisen vastuun yhteydessä, jos valmistaja on tuottamuksellisesti asentanut kielletyn estolaitteen.

65. Edellä esitetyn perusteella ehdotan vastaukseksi kolmanteen, neljänteen, viidenteen ja kuudenteen ennakkoratkaisukysymykseen, että direktiiviä 2007/46 on tulkittava siten, että siinä veloitetaan jäsenvaltiot säätämään, että ajoneuvon ostajalla on oikeus esittää korvausvaatimuksia ajoneuvon valmistajaa kohtaan tilanteessa, jossa kyseiseen ajoneuvoon on asennettu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite. Jäsenvaltioiden on määriteltävä säännöt, joiden mukaisesti ostajalle aiheutuneesta vahingosta johtuva korvaus lasketaan, ja tehokkuusperiaatteen mukaisesti suoritettavan korvauksen on oltava asianmukainen suhteessa kärsittyyn vahinkoon.

D Seitsemäs ennakkoratkaisukysymys

66. Seitsemännessä kysymyksessään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy lähinnä, onko SEUT 267 artikla esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan yhden tuomarin kokoonpano, jolla on toimivalta ratkaista riita-asia, voi esittää unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisupyynnön ainoastaan siinä tapauksessa, että se on ensin siirtänyt tämän asian siviiliasioita käsittelevän jaoston käsiteltäväksi, joka on päättänyt olla käsittelemättä asiaa.

⁴⁰ Näiltä osin yhdyin Saksan hallituksen näkemykseen siitä, että jäsenvaltioiden on deliktiperusteista vastuuta koskevaa oikeuttaan soveltaen voitava päättää, miten yksityishenkilölle aiheutunut vahinko korvataan. Haluaisin kuitenkin lisätä, että tältä osin on noudatettava unionin oikeuden periaatteita.

⁴¹ Ks. tuomio 24.1.2019, RDW ym. (C-326/17, EU:C:2019:59, 61 kohta).

1. Tutkittavaksi ottaminen

67. Mercedes-Benz Group väittää, että seitsemättä ennakkoratkaisukysymystä ei voida ottaa tutkittavaksi sillä perusteella, että unionin tuomioistuimella ei ole SEUT 267 artiklaan perustuvassa ennakkoratkaisumenettelyssä toimivaltaa lausua kansallisen lainsäädännön yhteensopivuudesta yhteisön oikeuden kanssa.⁴²

68. Saksan hallitus korosti istunnossa, että tällä kysymyksellä ei ole merkitystä pääasian kannalta.

69. Komissio toteaa olevansa epävarma siitä, voidaanko mainittu kysymys ottaa tutkittavaksi. Tähän kysymykseen annettavalla vastauksella ei ole merkitystä ratkaistaessa pääasiaa, joka koskee sitä, onko ajoneuvon ostajalla oikeus vahingonkorvaukseen ajoneuvon kielletyn estolaitteen käytön vuoksi. Lisäksi kysymys vaikuttaa luonteeltaan hypoteettiselta. Kuten ennakkoratkaisupyynnöstä nimittäin ilmenee, sitä ei ollut riitautettu silloin, kun asia saatettiin unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi. Mahdollinen vastaus seitsemänteen ennakkoratkaisukysymykseen ei siis olisi omiaan antamaan ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle unionin oikeuden tulkintaa, jonka avulla se voisi ratkaista kansallisen oikeuden menettelyllisiä kysymyksiä ennen kuin sille käsiteltäväksi saatetun pääasian asiakysymys voidaan ratkaista.⁴³

70. Seitsemännen ennakkoratkaisukysymyksen tutkittavaksi ottamisen osalta ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kansallisen lainsäädännön mukaan yhden tuomarin kokoonpanon, jonka käsiteltäväksi asia on saatettu, on siirrettävä asia siviiliasioita käsittelevän jaoston käsiteltäväksi, jotta tämä voi käsitellä asian, jos asiaan liittyy erityisiä tosiseikkoihin liittyviä tai oikeudellisia vaikeuksia tai jos asialla on periaatteellista merkitystä. Tästä päätöksestä ilmenee, että ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin eli yhden tuomarin kokoonpanossa toimiva tuomioistuin ei lähettänyt käsiteltävänä olevaa asiaa siviiliasioita käsittelevälle jaostolle, vaan se saattoi ennakkoratkaisupyynnön suoraan unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi.

71. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin tuomioistuin voi kieltäytyä vastaamasta kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen vain, jos on ilmeistä, että unionin oikeuden tulkitsemisella, jota kansallinen tuomioistuin on pyytänyt, ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen tai jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin.⁴⁴

72. Pääasiassa riita koskee tältä osin oikeutta korvaukseen ja sen laskentatapaa asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon yksittäisen ostajan osalta. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan on niin, että vaikka asian kannalta merkityksellisten kansallisten menettelysääntöjen mukaan ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen, joka toimii yhden tuomarin kokoonpanossa, olisi pitänyt siirtää pääasia siviiliasioita käsittelevän jaoston käsiteltäväksi, kuusi ensimmäistä ennakkoratkaisukysymystä, jotka koskevat oikeutta korvaukseen, voidaan ottaa tutkittavaksi.

⁴² Tämä osapuoli viittaa erityisesti tuomioon 29.11.2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, 23 kohta).

⁴³ Komissio viittaa 2.7.2020 annettuun määräykseen S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, 44 ja 48 kohta).

⁴⁴ Tuomio 15.7.2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, 55 kohta).

Unionin tuomioistuimen tehtävänä ei ole arvioida sitä, onko päätös asian saattamisesta sen käsiteltäväksi tehty tuomioistuinten organisaatiota ja oikeudenkäyntimenettelyjä koskevien kansallisen oikeuden sääntöjen mukaisesti.⁴⁵

73. Seitsemäs ennakkoratkaisukysymys koskee itse SEUT 267 artiklan tulkintaa, jolla ei ole merkitystä pääasiassa annettavan ratkaisun kannalta. Lisäksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa ainoastaan, että yhden tuomarin kokoonpanossa toimivan tuomioistuimen toimivalta voitaisiin riitauttaa muutoksenhaun yhteydessä. Yhtäältä tämä tuomioistuin ei kuitenkaan täsmennä, miten tämä vaikuttaisi ennakkoratkaisupyyntöön. Toisaalta unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ei käy ilmi, että ennakkoratkaisupyyntö olisi tässä vaiheessa riitautettu.

74. Näissä olosuhteissa katson, että seitsemännessä ennakkoratkaisukysymyksessä pyydetty tulkinta ei ole objektiivisesti tarpeen ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle annettavan ratkaisun kannalta.⁴⁶ Näin ollen tämä kysymys on mielestäni hypoteettinen, joten sitä ei voida ottaa tutkittavaksi.

2. Asiakysymys

75. Jos unionin tuomioistuin katsoisi, että seitsemäs ennakkoratkaisukysymys voidaan ottaa tutkittavaksi, haluan muistuttaa oikeuskäytännöstä, jonka mukaan kansallisten tuomioistuinten oikeus saattaa unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi asian kannalta merkityksellisten unionin oikeussääntöjen tulkintaa koskeva kysymys on mitä laajin ja että tämä oikeus muuttuu velvollisuudeksi, kun kyse on tuomioistumista, jotka ratkaisevat asian viimeisenä oikeusasteena, unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä vahvistettuja poikkeuksia lukuun ottamatta. Sekä kyseinen oikeus että velvollisuus ovat nimittäin erottamaton osa SEUT 267 artiklalla käyttöön otettua, kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välistä yhteistyömekanismia ja niitä unionin oikeutta soveltavalle tuomioistuimelle kuuluvia tehtäviä, jotka tällä määräyksellä on osoitettu kansallisille tuomioistuimille. Tämän vuoksi kansallisella tuomioistuimella, jonka käsiteltäväksi asia on saatettu, on, kun se katsoo, että asiassa on esitetty kysymys, joka koskee unionin oikeuden tulkintaa tai pätevyyttä, kulloisenkin tapauksen mukaan joko oikeus tai velvollisuus pyytää ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta ilman, että tätä oikeutta tai velvollisuutta voitaisiin rajoittaa kansallisilla joko lainsäädäntöön tai oikeuskäytäntöön perustuvilla säännöillä.⁴⁷

76. Kun kyseessä on kansallinen tuomioistuin, jonka ratkaisuihin saadaan kansallisen lainsäädännön mukaan hakea muutosta, SEUT 267 artikla ei estä sitä, että päätöksiin, joilla kansallinen tuomioistuin pyytää ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta, voidaan edelleen hakea muutosta kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä tavanomaisia muutoksenhakukeinoja käyttäen. Tällaisessa muutoksenhakuasiassa annettu ratkaisu ei kuitenkaan voi rajoittaa SEUT 267 artiklan mukaista kyseisen tuomioistuimen toimivaltaa saattaa asia unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi, jos se katsoo, että siinä vireillä oleva asia tuo esiin unionin oikeuden tulkintaan liittyviä kysymyksiä, jotka sen on ratkaistava.⁴⁸ Siten SEUT 267 artiklassa määrätyn unionin

⁴⁵ Ks. vastaavasti tuomio 13.12.2018, Rittinger ym. (C-492/17, EU:C:2018:1019, 29–34 kohta).

⁴⁶ Ks. vastaavasti tuomio 9.7.2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, 62 kohta oikeuskäytäntöviitteineen). Totean myös, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on esittänyt vastaavan kysymyksen käsiteltävänä olevasta asiasta riippumattomissa asioissa eli asiassa C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel, asiassa C-47/21, C. Bank ja Bank D. K., ja asiassa C-232/21, Volkswagen Bank ja Audi Bank.

⁴⁷ Tuomio 23.11.2021, IS (Ennakkoratkaisupyyntöön lainvastaisuus) (C-564/19, EU:C:2021:949, 68–70 kohta oikeuskäytäntöviitteineen).

⁴⁸ Ks. vastaavasti tuomio 16.12.2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, 93 kohta).

tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisen yhteistyöjärjestelmän toiminta ja unionin oikeuden ensisijaisuuden periaate edellyttävät, että kansallinen tuomioistuin voi vapaasti saattaa missä tahansa asianmukaiseksi katsomassaan menettelyn vaiheessa unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi minkä tahansa tarpeelliseksi katsomansa ennakkoratkaisukysymyksen,⁴⁹ mukaan luettuina tilanteet, joissa tuomioistuin toimii yhden tuomarin kokoonpanossa.⁵⁰

77. Näin ollen katson, että SEUT 267 artikla on esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jos siinä veloitetaan yhden tuomarin kokoonpanossa toimiva tuomioistuin, joka katsoo, että sen käsiteltävänä olevassa asiassa on tullut esille unionin oikeuden tulkintaa tai pätevyyttä koskeva kysymys, joka edellyttää unionin tuomioistuimen ratkaisua, siirtämään tämä asia siviiliasioita käsittelevälle jaostolle, minkä seurauksena yhden tuomarin kokoonpanossa toimiva tuomioistuin ei voi pyytää ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta.⁵¹

V Ratkaisuehdotus

78. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Landgericht Ravensburgin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

- 1) Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi), sellaisena kuin se on muutettuna, 18 artiklan 1 kohtaa, 26 artiklan 1 kohtaa ja 46 artiklaa on tulkittava siten, että niillä suojataan yksittäisen moottoriajoneuvon ostajan etuja ja erityisesti etua olla hankkimatta ajoneuvoa, jossa on moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007, sellaisena kuin se on muutettuna, 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite.
- 2) Direktiiviä 2007/46, sellaisena kuin se on muutettuna, on tulkittava siten, että siinä veloitetaan jäsenvaltiot säätämään, että ajoneuvon ostajalla on oikeus esittää korvausvaatimuksia ajoneuvon valmistajaa kohtaan tilanteessa, jossa kyseiseen ajoneuvoon on asennettu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite. Jäsenvaltioiden on määriteltävä säännöt, joiden mukaisesti ostajalle aiheutuneesta vahingosta johtuva korvaus lasketaan, ja tehokkuusperiaatteen mukaisesti suoritettavan korvauksen on oltava asianmukainen suhteessa kärsittyyn vahinkoon.

⁴⁹ Ks. vastaavasti tuomio 16.7.2020, Adusbef ym. (C-686/18, EU:C:2020:567, 30 kohta oikeuskäytäntöviitteineen).

⁵⁰ Ks. vastaavasti tuomio 13.12.2018, Rittinger ym. (C-492/17, EU:C:2018:1019, 29–34 kohta).

⁵¹ Ks. vastaavasti tuomio 5.4.2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, 36 kohta).