



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

9 päivänä heinäkuuta 2020*

Ennakkoratkaisupyyntö – Oikeudellinen yhteistyö yksityisoikeudellisissa asioissa – Asetus (EU) N:o 1215/2012 – 7 artiklan 2 alakohta – Tuomioistuimen toimivalta sopimukseen perustumatonta vahingonkorvausta koskevassa asiassa – Paikkakunta, missä vahinko sattui – Vahingon ilmenemispaikka – Autonvalmistajan tuottamien moottoreiden pakokaasupäästöjä koskevien tietojen manipulointi

Asiassa C-343/19,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Landesgericht Klagenfurt (Klagenfurtissa sijaitseva osavaltion tuomioistuin, Itävalta) on esittänyt 17.4.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 30.4.2019, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Verein für Konsumenteninformation

vastaan

Volkswagen AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J.-C. Bonichot sekä tuomarit M. Safjan (esittelevä tuomari), L. Bay Larsen, C. Toader ja N. Jääskinen,

julkisasiamies: M. Campos Sánchez-Bordona,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Verein für Konsumenteninformation, edustajinaan M. Poduschka ja A. Klauser, Rechtsanwälte,
- Volkswagen AG, edustajinaan T. Kustor ja S. Prossinger, Rechtsanwälte,
- Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehinään F. Shibli ja Z. Lavery, avustajanaan B. Lask, barrister,
- Euroopan komissio, asiamiehinään M. Heller ja M. Wilderspin,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

kuultuaan julkisasiamiehen 2.4.2020 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,
on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 12.12.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1215/2012 (EUVL 2012, L 351, s. 1) 7 artiklan 2 alakohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Verein für Konsumenteninformation, joka on kuluttajavalitusyhdistys, jonka kotipaikka on Wien (Itävalta) (jäljempänä VKI), ja Volkswagen AG, joka on Saksan oikeuden mukaisesti osakeyhtiön muotoon perustettu autonvalmistaja, jonka kotipaikka on Wolfsburg (Saksa), ja jossa on kyse Volkswagenin vastuusta vahingoista, jotka ovat aiheutuneet sellaisen ohjelmiston asentamisesta itävaltalaisien kuluttajien ostamiin ajoneuvoihin, jolla manipuloidaan pakokaasupäästöjä koskevia tietoja.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Asetus N:o 1215/2012

- 3 Asetuksen N:o 1215/2012 johdanto-osan 15 ja 16 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(15) Tuomioistuimen toimivaltaa koskevien sääntöjen ennustettavuuden olisi oltava hyvä, ja niiden olisi perustuttava periaatteeseen, jonka mukaan toimivaltainen tuomioistuin määräytyy pääsääntöisesti vastaajan kotipaikan perusteella. Vastaajan kotipaikan tuomioistuimen olisi aina oltava toimivaltainen, lukuun ottamatta joitakin tarkoin rajattuja tapauksia, joissa riita-asian kohteen tai osapuolten sopimusvapauden vuoksi jokin muu liittymäperuste on oikeutettu. Oikeushenkilöiden kotipaikka olisi määriteltävä itsenäisesti yhteisten sääntöjen avoimuuden lisäämiseksi ja toimivaltaristiriitojen välttämiseksi.

(16) Moitteettoman lainkäytön helpottamiseksi tai tuomioistuimen ja riita-asian läheisen liittymän vuoksi olisi oltava vaihtoehtoisia toimivaltaperusteita vastaajan kotipaikan mukaan määräytyvän toimivaltaperusteen lisäksi. Läheisellä liittymällä olisi taattava oikeusvarmuus ja vältettävä mahdollisuus siitä, että vastaaja haastetaan sellaisen jäsenvaltion tuomioistuimeen, johon hän ei kohtuudella ole voinut odottaa joutuvansa. Tämä on tärkeää erityisesti silloin, kun riita-asia koskee sopimukseen perustumattomia velvoitteita, jotka johtuvat yksityisyyden tai henkilöön liittyvien oikeuksien loukkauksesta, esimerkiksi kunnianloukkauksesta.”
- 4 Asetuksen N:o 1215/2012 II luku, jonka otsikko on ”Toimivalta”, sisältää muun muassa 1 jakson, jonka otsikko on ”Yleiset säännökset”, ja 2 jakson, jonka otsikko on ”Erityinen toimivalta”. Kyseisen asetuksen 4 artiklan, joka kuuluu tuohon 1 jaksoon, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kanne sellaista henkilöä vastaan, jolla on kotipaikka jäsenvaltiossa, nostetaan hänen kansalaisuudestaan riippumatta tuon jäsenvaltion tuomioistuimessa, jollei tämän asetuksen säännöksistä muuta johdu.”

- 5 Asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklassa, joka on sen II luvun 2 jaksossa, säädetään seuraavaa:

”Jos henkilön kotipaikka on jäsenvaltiossa, häntä vastaan voidaan nostaa kanne toisessa jäsenvaltiossa

--

2) sopimukseen perustumatonta vahingonkorvausta koskevassa asiassa sen paikkakunnan tuomioistuimessa, missä vahinko sattui tai saattaa sattua;

--”

Rooma II -asetus

- 6 Sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma II) 11.7.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 864/2007 (EUVL 2007, L 199, s. 40; jäljempänä Rooma II -asetus) 6 artiklan, jonka otsikko on ”Vilpillinen kilpailu ja vapaata kilpailua rajoittavat toimet”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Sopimukseen perustumattomaan velvoitteeseen, joka johtuu vilpillisestä kilpailusta, sovelletaan sen maan lakia, jonka kilpailutilanteeseen tai kuluttajien yhteisiin etuihin asia vaikuttaa tai saattaa vaikuttaa.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

- 7 VKI, jonka sääntömääräisenä tarkoituksena on puolustaa tuomioistuimissa oikeuksia, jotka kuluttajat ovat sille siirtäneet kanteen nostamista varten, nosti 6.9.2018 Landesgericht Klagenfurtissa (Klagenfurtissa sijaitseva osavaltion tuomioistuin) kanteen, jossa se vaatii, että Volkswagen velvoitetaan maksamaan sille 3 611 806 euroa kuluineen ja että Volkswagenin todetaan olevan vastuussa kaikista vahingoista, joiden suuruutta ei voida vielä määrittää ja/tai jotka sattuvat tulevaisuudessa.
- 8 VKI nojautuu vaatimuksensa tueksi sopimukseen perustumattomaan Volkswagenin vahingonkorvausvastuuseen ja vetoaa siihen, että 574 sille oikeutensa pääasian kannetta varten siirtänyttä kuluttajaa olivat ostaneet Itävallassa uusia tai käytettyjä ajoneuvoja, jotka oli varustettu EA 189 -moottorilla, ennen kuin Volkswagenin näiden ajoneuvojen pakokaasupäästöjä koskeviin tietoihin kohdistama manipulatio tuli julki 18.9.2015. VKI:n mukaan näissä moottoreissa on ”estolaite”, joka on lainvastainen 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 (EUVL 2007, L 171, s. 1) nojalla. Kyseessä on sen mukaan ohjelmisto, jonka seurauksena testeissä ja mittauksissa on saatu asetettujen raja-arvojen mukaisia pakokaasupäästöjä, vaikka todellisissa olosuhteissa eli kyseisiä ajoneuvoja tiellä käytettäessä epäpuhtauksia on vapautunut tosiasiaa moninkertainen määrä asetettuihin raja-arvoihin nähden. Volkswagen on voinut saada unionin lainsäädännössä säädetyn tyyppihyväksynnän EA 189 -moottorilla varustetuille ajoneuvoille ainoastaan kyseisen pakokaasupäästöjä koskevia tietoja manipuloivan ohjelmiston ansiosta.
- 9 VKI:n mukaan näiden ajoneuvojen omistajille aiheutunut vahinko perustuu siihen, että jos he olisivat tiedneet kyseessä olevasta manipuloinnista, he eivät olisi ostaneet tällaista ajoneuvoa tai he olisivat saaneet ainakin 30 prosentin suuruisen hinnanalennuksen. Kysymyksessä olevat ajoneuvot ovat alusta alkaen olleet viallisia, joten niiden markkina-arvo ja siis niiden ostohinta ovat selvästi todellisuudessa maksettua hintaa pienempiä. Erotus merkitsee vahinkoa, jonka perusteella on oikeus saada korvausta.

- 10 VKI nojautuu ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kansainvälisen toimivallan perustelemiseksi asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaan. Kauppasopimuksen tekeminen, hankintahinnan maksaminen ja kyseessä olevien ajoneuvojen luovuttaminen tai toimittaminen on tapahtunut kyseisen tuomioistuimen tuomiopiirissä. Kyse ei ole pelkästä ajoneuvojen ostamisen seurauksena aiheutuneesta vahingosta vaan alkuperäisestä vahingosta, joka oikeuttaa mainitun tuomioistuimen toimivallan. Kyseinen vahinko muodostuu kunkin asiaomaisen kuluttajan varallisuuden arvon alenemisesta, ja se aiheutui aikaisintaan silloin, kun kyseessä olevat ajoneuvot ostettiin ja luovutettiin toimituspaikassa ja siis ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tuomiopiirissä. Volkswagenin toiminnan, joka voi olla perusteena sen deliktiin perustuvalla vastuulla, vaikutukset näkyivät ja siitä aiheutui kuluttajille välitöntä vahinkoa ensimmäisen kerran juuri kyseisessä paikassa.
- 11 Volkswagen vaatii VKI:n kanteen hylkäämistä ja katsoo, ettei ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella ole kansainvälistä toimivaltaa asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan nojalla.
- 12 Kyseisellä tuomioistuimella on epäilyjä siitä, voidaanko Itävallan tuomioistuimien katsoa olevan nyt käsiteltävässä asiassa toimivaltaisista kyseisen säännöksen nojalla pelkästään sen perusteella, että kyseessä olevat ajoneuvot on ostettu Itävaltaan sijoittautuneilta autojen jälleenmyyjiltä ja että ne on toimitettu Itävallassa. Se päätelee unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön ja etenkin 19.9.1995 annetun tuomion *Marinari* (C-364/93, EU:C:1995:289, 14 ja 15 kohta) perusteella, että välittömät vahingonkärsijät voivat nostaa kanteen tuomioistuimessa, joka on toimivaltainen käsittelemään sopimukseen perustumatonta vahingonkorvausta koskevan asian, vain, jos he vetoavat alkuperäiseen vahinkoon eivätkä pelkkiin seurauksena pidettäviin vahinkoihin.
- 13 Mainittu tuomioistuin näet katsoo, että ohjelmisto, jolla voidaan manipuloida asianomaisten ajoneuvojen pakokaasupäästöjä koskevia tietoja, on aiheuttanut alkuperäisen vahingon, kun taas vahinko, johon VKI vetoaa ja joka muodostuu näiden ajoneuvojen arvon alentumisesta, on seurauksena pidettävä vahinko, joka perustuu siihen, että mainitut ajoneuvot ovat virheellisiä.
- 14 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii lisäksi sitä, voivatko puhtaat varallisuusvahingot, jotka johtuvat teoista, jotka voivat synnyttää deliktiin perustuvan vahingonkorvausvastuun, olla perustana toimivallalle asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan nojalla.
- 15 Kyseinen tuomioistuin huomauttaa, että 16.6.2016 annetun tuomion *Universal Music International Holding* (C-12/15, EU:C:2016:449) valossa eräät pääasiaan liittyvät näkökohdat puoltavat sitä, että kyseessä olevan vahingon katsotaan tapahtuneen Saksassa. Vaikka kyseinen vahinko on VKI:n käsityksen mukaan ilmennyt silloin, kun ajoneuvot, jotka on varustettu pakokaasupäästöjä koskevia tietoja manipuloivalla ohjelmistolla, on ostettu ja toimitettu Itävallassa, kaikki korvausvaatimukset koskevat kuitenkin tosiseikkojen kannalta yhtä ja samaa asiaa eli sitä deliktiä, josta Volkswagenia moititaan ja joka on tapahtunut kyseisen yhtiön toimipaikassa eli Saksassa. Prosessien asianmukaiseen järjestämiseen liittyvien syiden ja erityisesti oikeusriidan kohteeseen nähden läheisen sijaintinsa ja todistelun helpottumisen vuoksi saksalaisilla tuomioistuimilla on objektiivisesti katsottuna paremmat edellytykset tutkia väitettyihin vahinkoihin liittyvää vastuuta. Kyseessä olevien ajoneuvojen ostopaikan ja sen paikan, missä ne toimitettiin viimeiselle käyttäjälle, joita ovat myös käytettyjen ajoneuvojen ostajat, tuomioistuinten toimivalta ei ole välttämättä toimivaltaisen tuomioistuimen ennustettavuutta koskevan vaatimuksen mukainen.
- 16 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii lopuksi, onko se, että itävaltalaisilla tuomioistuimilla katsotaan olevan kansainvälinen toimivalta, yhteensopivaa asetuksessa N:o 1215/2012 säädettyjen erityisten toimivaltasääntöjen suppean tulkinnan kanssa, sellaisena kuin sitä edellytetään unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä.

- 17 Landesgericht Klagenfurt päätti tässä tilanteessa lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko [asetuksen N:o 1215/2012] 7 artiklan 2 alakohtaa tulkittava siten, että pääasian kaltaisissa olosuhteissa käsitteellä ’paikkakunta, missä vahinko sattui’ voidaan tarkoittaa jäsenvaltiossa sijaitsevaa paikkakuntaa, missä vahinko aiheutui, kun kyseinen vahinko muodostuu yksinomaan taloudellisesta menetyksestä, joka on välitön seuraus toisessa jäsenvaltiossa tapahtuneesta deliktistä?”

Tutkittavaksi ottaminen

- 18 VKI väittää kirjallisissa huomautuksissaan, että ennakkoratkaisupyynnö on jätettävä tutkimatta, koska esitetty kysymys on sekä merkityksetön että hypoteettinen.
- 19 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan olettamana on kuitenkin, että kansallisen tuomioistuimen niiden oikeudellisten seikkojen ja tosiseikkojen perusteella, joiden määrittämisestä se vastaa ja joiden paikkansapitävyyden selvittäminen ei ole unionin tuomioistuimen tehtävä, esittämällä unionin oikeuden tulkintaan liittyvillä kysymyksillä on merkitystä asian ratkaisun kannalta. Unionin tuomioistuin voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän pyynnön ainoastaan, jos on ilmeistä, että pyydetyllä unionin oikeuden tulkittamisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, 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 (ks. mm. tuomio 7.5.2020, Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 20 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnö on otettava tutkittavaksi, koska ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdystä päätöksestä ilmenee, että pyydetty asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan tulkinta on tarpeen sen selvittämiseksi, onko ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kyseisen säännöksen nojalla toimivaltainen ratkaisemaan pääasian.

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

- 21 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelelee kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaa tulkittava siten, että kun ajoneuvon valmistaja on varustanut ajoneuvon jossakin jäsenvaltiossa lainvastaisesti ohjelmistolla, jolla manipuloidaan pakokaasupäästöjä koskevia tietoja, ennen kuin se ostetaan kolmannelta osapuolelta toisessa jäsenvaltiossa, vahingon ilmenemispaikka on tässä viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa.
- 22 Aluksi on huomautettava, että siltä osin kuin asetuksen N:o 1215/2012 johdanto-osan 34 perustelukappaleen mukaan kyseisellä asetuksella kumotaan ja korvataan tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22.12.2000 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 44/2001 (EYVL 2001, L 12, s. 1), jolla puolestaan korvattiin tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 27.9.1968 tehty yleissopimus (EYVL 1972, L 299, s. 32), sellaisena kuin se on muutettuna peräkkäisillä yleissopimuksilla uusien jäsenvaltioiden liittymisestä tähän yleissopimukseen (jäljempänä Brysselin yleissopimus), unionin tuomioistuimen tekemä tulkinta näiden viimeksi mainittujen oikeudellisten välineiden säännöksistä ja määräyksistä koskee myös asetusta N:o 1215/2012, mikäli näiden säännösten ja määräysten voidaan katsoa ”vastaavan toisiaan” (tuomio 29.7.2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Tästä on kyse yhtäältä Brysselin yleissopimuksen 5 artiklan 3 alakohdan ja asetuksen N:o 44/2001 ja toisaalta asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan osalta (ks. vastaavasti tuomio 31.5.2018, Nothartová, C-306/17, EU:C:2018:360, 18 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 23 Kuten unionin tuomioistuin on toistuvasti todennut näitä säännöksiä ja määräyksiä koskevassa oikeuskäytännössään, käsite ”paikkakunta, missä vahinko sattui” tarkoittaa samalla sekä vahingon ilmenemispaikkaa että siihen kausaaliyhteydessä olevan tapahtuman paikkaa, joten vastaajaa vastaan voidaan kantajan valinnan mukaan nostaa kanne näistä jommankumman paikkakunnan tuomioistuimessa (tuomio 16.7.2009, Zuid-Chemie, C-189/08, EU:C:2009:475, 23 kohta ja tuomio 29.7.2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 24 Nyt käsiteltävässä asiassa yhtäältä unionin tuomioistuimen käytössä olevasta asiakirja-aineistosta ilmenee, että kausaaliyhteydessä olevan tapahtuman paikka on siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella kyseessä olevat autot on varustettu ohjelmistolla, jolla manipuloidaan pakokaasupäästöjä koskevia tietoja, eli Saksassa.
- 25 Toisaalta vahingon ilmenemispaikan osalta on määritettävä, missä kyseinen paikka sijaitsee pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa eli silloin, kun vahingolliset seuraukset ovat ilmenneet vasta kyseessä olevien ajoneuvojen ostamisen jälkeen toisessa jäsenvaltiossa eli tässä tapauksessa Itävallassa.
- 26 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa tältä osin aivan oikein, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan käsitettä ”paikkakunta, missä vahinko sattui” ei voida tulkita laajentavasti siten, että siihen sisältyisivät kaikki paikkakunnat, joissa voi ilmetä sellaisen seikan aiheuttamia vahingollisia seurauksia, joka on jo aiheuttanut toisella paikkakunnalla tosiasiasa tapahtuneen vahingon. Tätä käsitettä ei siis voida tulkita siten, että siihen sisältyisi se paikkakunta, jossa vahingonkärsijä väittää hänelle aiheutuneen sellaista varallisuusvahinkoa, joka on alun perin toisessa valtiossa tapahtuneen ja hänen siellä kärsimänsä vahingon seuraus (tuomio 19.9.1995, Marinari, C-364/93, EU:C:1995:289, 14 ja 15 kohta ja tuomio 29.7.2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 27 Unionin tuomioistuin on myös todennut Brysselin yleissopimuksen 5 artiklan 3 kohdan osalta, että vahinko, joka on vain välillinen seuraus vahingosta, joka aiheutui alun perin muille henkilöille, jotka olivat aiheutuneen vahingon välittömiä kärsijöitä muulla kuin sillä paikkakunnalla, jossa välilliselle vahingonkärsijälle aiheutui tämän jälkeen vahinkoa, ei voi olla perusta tähän määräykseen perustuvalla tuomioistuimen toimivallalla (ks. vastaavasti tuomio 11.1.1990, Dumez France ja Tracoba, C-220/88, EU:C:1990:8, 14 ja 22 kohta).
- 28 Unionin tuomioistuin on myös todennut, että myöhemmät haitalliset seuraukset eivät voi olla toimivaltaperusteena asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan nojalla (ks. vastaavasti tuomio 29.7.2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 29 Pääasian oikeudenkäynnissä unionin tuomioistuimen käytettävissä olevasta asiakirja-aineistosta ilmenee kuitenkin – jollei siitä tosiseikkojen arvioinnista muuta johdu, joka ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on suoritettava –, että vahinko, johon VKI vetoaa, muodostuu kyseessä olevien ajoneuvojen arvon alenemisesta, joka perustuu ostajan tällaisesta ajoneuvosta maksaman hinnan ja ajoneuvon todellisen arvon, joka johtuu sellaisen ohjelmiston asentamisesta, jolla manipuloidaan pakokaasupäästöjä koskevia tietoja, väliseen erotukseen.
- 30 Vaikka nämä ajoneuvot olivatkin viallisia heti kyseisen ohjelmiston asentamisesta alkaen, on siis katsottava, että vahinko, johon on vedottu, on ilmennyt vasta mainittujen ajoneuvojen ostamisajankohtana, kun ne on ostettu niiden todellista arvoa suurempaan hintaan.
- 31 Tällainen vahinko, jota ei ollut olemassa ennen kuin lopullinen ostaja, joka katsoo kärsineensä vahinkoa, osti ajoneuvon, merkitsee tämän tuomion 26 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitettua alkuperäistä vahinkoa eikä tämän tuomion 27 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitettua välillistä seurausta vahingosta, joka aiheutui alun perin muille henkilöille.

- 32 Toisin kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, tämä vahinko ei ole myöskään puhdas varallisuusvahinko.
- 33 Pääasiassa kyseessä olevalla vahingonkorvauskanteella pyritään tosin saamaan korvaus kyseessä olevien ajoneuvojen arvon alentumisesta, jonka määrän arvioidaan olevan 30 prosenttia niiden ostohinnasta, eli taloudellinen korvaus, jonka suuruus on määritettävissä. Kuten Euroopan komissio on kirjallisissa huomautuksissaan todennut, se, että vahingonkorvausvaatimus ilmaistaan euroina, ei merkitse kuitenkaan sitä, että kyse on puhtaasta varallisuusvahingosta. Poiketen niistä asioista, joissa annettiin 10.6.2004 tuomio Kronhofer (C-168/02, EU:C:2004:364), 28.1.2015 tuomio Kolassa (C-375/13, EU:C:2015:37) ja 12.9.2018 tuomio Löber (C-304/17, EU:C:2018:701) ja joissa rahoitussijoitukset olivat johtaneet asianomaisten henkilöiden varojen vähenemiseen ilman mitään liittymää aineelliseen hyödykkeeseen, pääasiassa on kyse viallisista ajoneuvoista, jotka ovat aineellisia hyödykkeitä.
- 34 Nyt käsiteltävässä asiassa ei siis ole kyse puhtaasta varallisuusvahingosta vaan pikemminkin aineellisesta vahingosta, 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.
- 35 On siis pääteltävä, että kun pidetään kaupan ajoneuvoja, jotka niiden valmistaja on varustanut ohjelmistolla, jolla manipuloidaan pakokaasupäästöjä koskevia tietoja, lopulliselle ostajalle aiheutunut vahinko ei ole välillinen eikä puhdas varallisuusvahinko ja se ilmenee, kun tällainen ajoneuvo ostetaan kolmannelta osapuolelta.
- 36 Tämän tuomion 34 ja 35 kohdassa tarkoitettujen kaltaisissa olosuhteissa tällainen asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohdan tulkinta on sen toimivaltasääntöjen ennustettavuuden tavoitteen mukainen, joka mainitaan kyseisen asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleessa, koska jäsenvaltioon sijoittautunut autonvalmistaja, joka manipuloi laittomasti toisissa jäsenvaltioissa kaupan pidettyjä ajoneuvoja, voi kohtuudella odottaa, että sitä vastaan nostetaan kanne kyseisten valtioiden tuomioistuimissa (ks. analogisesti tuomio 28.1.2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, 56 kohta ja tuomio 12.9.2018, Löber, C-304/17, EU:C:2018:701, 35 kohta).
- 37 Kun tällainen autonvalmistaja rikkoo tietoisesti sitä sitovia lakisäätteisiä vaatimuksia, sen on näet odotettava, että vahinko sattuu siinä paikassa, jossa henkilö – joka saattoi perustellusti katsoa, että kyseinen ajoneuvo on näiden vaatimusten mukainen, ja joka toteaa tämän jälkeen, että hänellä on käytettävissään turvallisuudeltaan puutteellinen ja arvoltaan pienempi hyödyke – on ostanut kyseessä olevan ajoneuvon.
- 38 Tämä tulkinta vastaa myös asetuksen N:o 1215/2012 johdanto-osan 16 perustelukappaleessa mainittuja läheisyyden ja moitteettoman lainkäytön tavoitteita, koska kansallinen tuomioistuin voi aiheutuneen vahingon suuruuden määrittämiseksi joutua arvioimaan markkinaolosuhteita siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella kyseinen ajoneuvo on ostettu. Tämän viimeksi mainitun jäsenvaltion tuomioistuimet voivat saada helpommin käyttöönsä näiden arviointien tekemiseen tarvittavan näytön (ks. vastaavasti tuomio 29.7.2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, 34 kohta).
- 39 Mainittu tulkinta on lopuksi Rooma II -asetuksen johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa mainittujen johdonmukaisuutta koskevien vaatimusten mukainen, koska kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaan vahingon aiheutumisen paikka asiassa, jossa on kyse vilpillisestä kilpailusta, on paikka, jonka ”kilpailutilanteeseen tai kuluttajien yhteisiin etuihin asia vaikuttaa tai saattaa vaikuttaa”. Pääasiassa kyseessä olevan kaltainen toimi, joka merkitsee vilpillistä kilpailua, koska se saattaa vaikuttaa kuluttajien yhteisiin etuihin ryhmänä (tuomio 28.7.2016, Verein für Konsumenteninformation, C-191/15, EU:C:2016:612, 42 kohta), voi vaikuttaa näihin etuihin jokaisessa

jäsenvaltiossa, jonka alueella kuluttajat ostavat viallisen tuotteen. Rooma II -asetuksen mukaan vahingon ilmenemispaikka on siis paikka, missä tällainen tuote on ostettu (ks. analogisesti tuomio 29.7.2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, 35 kohta).

- 40 Kaiken edellä esitetyn perusteella kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaa on tulkittava siten, että kun ajoneuvon valmistaja on varustanut ajoneuvon jossakin jäsenvaltiossa lainvastaisesti ohjelmistolla, jolla manipuloidaan pakokaasupäästöjä koskevia tietoja, ennen kuin se ostetaan kolmannelta osapuolelta toisessa jäsenvaltiossa, vahingon ilmenemispaikka on tässä viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa.

Oikeudenkäyntikulut

- 41 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 12.12.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1215/2012 7 artiklan 2 alakohtaa on tulkittava siten, että kun ajoneuvon valmistaja on varustanut ajoneuvon jossakin jäsenvaltiossa lainvastaisesti ohjelmistolla, jolla manipuloidaan pakokaasupäästöjä koskevia tietoja, ennen kuin se ostetaan kolmannelta osapuolelta toisessa jäsenvaltiossa, vahingon ilmenemispaikka on tässä viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa.

Allekirjoitukset