Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

1 päivänä elokuuta 2025 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentäminen – Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä – Direktiivi 2007/46/EY – 18 artiklan 1 kohta – 26 artiklan 1 kohta – 46 artikla – Asetus (EY) N:o 715/2007 – 5 artiklan 2 kohta – Moottoriajoneuvot – Dieselmoottori – Epäpuhtauksien päästöt – Typen oksidien (NOx) päästöjen vähentämisen rajoittaminen lämpötilaikkunalla – Estolaite – Kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon yksittäisen ostajan etujen suojaaminen – Kyseisen laitteen asentaminen ajoneuvon käyttöönoton jälkeen – Oikeus korvaukseen ajoneuvon valmistajan deliktiperusteisen vastuun perusteella – Vastuusta vapauttava peruste – Valmistajan estolaitteen lainvastaisuutta koskeva oikeuserehdys, jota ei ole voitu välttää – Tehokkuusperiaate – Asianmukainen korvaus vahingosta – Korvauksen laskentatapa – Korvaushaarukka

Asiassa C-666/23,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Landgericht Ravensburg (Ravensburgin alueellinen alioikeus, Saksa) on esittänyt 27.10.2023 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 9.11.2023, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

CM ja

DS

vastaan

Volkswagen AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. L. Arastey Sahún (esittelevä tuomari) sekä tuomarit D. Gratsias, E. Regan, J. Passer ja B. Smulders,

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

– CM, edustajinaan K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs ja L. Rhiel, Rechtsanwälte,

– Volkswagen AG, edustajinaan T. André, M. de Lind van Wijngaarden ja H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– Euroopan komissio, asiamiehinään J. Flett ja M. Noll-Ehlers,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee 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) 5 artiklan 2 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty kahdessa asiassa, joissa vastakkain ovat yhtäältä CM ja DS ja toisaalta Volkswagen AG ja jotka koskevat kielletyillä estolaitteilla varustettujen autojen ostamisesta aiheutuneen vahingon korvaamista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Direktiivi 1999/44/EY

3 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) kumottiin tietyistä tavarakauppaa koskeviin sopimuksiin liittyvistä seikoista, asetuksen (EU) 2017/2394 ja direktiivin 2009/22/EY muuttamisesta sekä direktiivin 1999/44/EY kumoamisesta 20.5.2019 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2019/771 (EUVL 2019, L 136, s. 28) 1.1.2022 alkaen. Pääasioiden tosiseikkojen tapahtuma-ajan perusteella pääasioihin sovelletaan kuitenkin edelleen direktiiviä 1999/44.

4 Direktiivin 1999/44 3 artiklan 2 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Virheen johdosta kuluttajalla on oikeus saada tavara saatetuksi sopimuksen mukaiseksi vastikkeetta korjaamalla tai vaihtamalla tavara 3 kohdan mukaisesti taikka saada asianmukainen hinnanalennus tai purkaa sopimus kyseisten tavaroiden osalta 5 ja 6 kohdan mukaisesti.”

Direktiivi 2007/46/EY

5 Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) 5.9.2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY (EUVL 2007, L 263, s. 1), sellaisena kuin se oli muutettuna 7.5.2009 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 385/2009 (EUVL 2009, L 118, s. 1) (jäljempänä 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 2018, L 151, s. 1) 1.9.2020 alkaen. Pääasioiden tosiseikkojen tapahtuma-ajan perusteella pääasioihin sovelletaan kuitenkin edelleen kyseistä direktiiviä.

6 Direktiivin 2007/46 3 artiklan 3, 5, 17 ja 36 alakohdassa säädettiin seuraavaa:

”Tässä direktiivissä ja liitteessä IV luetelluissa säädöksissä, ellei niissä toisin säädetä, tarkoitetaan:

– –

3) ’tyyppihyväksynnällä’ menettelyä, jossa jäsenvaltio varmentaa, että ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön tyyppi täyttää sitä koskevat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset;

– –

5) ’EY-tyyppihyväksynnällä’ 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;

– –

17) ’ajoneuvotyypillä’ tietyn luokan, liitteessä II olevassa B osassa tarkoitettujen olennaisten piirteiden osalta samanlaisia ajoneuvoja. Ajoneuvotyyppi voi sisältää variantteja ja versioita liitteessä II olevan B osan määritelmien mukaisesti;

– –

36) ’vaatimustenmukaisuustodistuksella’ tämän direktiivin liitteessä IX esitettyä asiakirjaa, jonka valmistaja toimittaa todistuksena siitä, että ajoneuvo, joka kuuluu tämän direktiivin mukaisesti hyväksytyn tyypin sarjaan, on tuotantohetkellä kaikkien säädösten mukainen”.

7 Direktiivin 8 artiklan 6 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Hyväksyntäviranomaisen on viipymättä ilmoitettava muiden jäsenvaltioiden hyväksyntäviranomaisille epäämistään tai peruuttamistaan ajoneuvon hyväksynnöistä ja päätöksensä syistä.”

8 Direktiivin 10 artiklan 2 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on myönnettävä osan tai erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksyntä osalle tai erilliselle tekniselle yksikölle, joka on valmistusasiakirjojen tietojen mukainen ja täyttää liitteessä IV säädetyt, sitä koskevan erityisdirektiivin tai -asetuksen tekniset vaatimukset.”

9 Direktiivin 13 artiklan 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Valmistajan on viipymättä ilmoitettava EY-tyyppihyväksynnän myöntäneelle jäsenvaltiolle kaikista muutoksista hyväksyntäasiakirjojen tietoihin. Kyseisen jäsenvaltion on tässä luvussa annettujen sääntöjen mukaisesti päätettävä, mitä menettelyä on noudatettava. Tarvittaessa jäsenvaltio voi valmistajaa kuultuaan päättää, että on myönnettävä uusi EY-tyyppihyväksyntä.”

10 Direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän haltijana valmistajan on toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus, joka seuraa jokaista valmista, keskeneräistä tai valmistunutta, hyväksytyn ajoneuvotyypin mukaisesti valmistettua ajoneuvoa.”

11 Direktiivin 26 artiklan 1 kohdassa säädettiin 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.

Jäsenvaltioiden on sallittava keskeneräisten ajoneuvojen myynti, mutta ne voivat evätä tällaisten ajoneuvojen pysyvän rekisteröinnin tai käyttöönoton niin kauan kuin ajoneuvot ovat keskeneräisiä.”

12 Direktiivin 30 artiklan 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Jos EY-tyyppihyväksynnän myöntänyt jäsenvaltio katsoo, että vaatimustenmukaisuustodistuksella tai hyväksyntämerkillä varustetut uudet ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt eivät ole sen hyväksymän tyypin mukaisia, sen on toteutettava aiheelliset toimenpiteet varmistaakseen, että valmistetut ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt saadaan hyväksytyn tyypin mukaisiksi; tällainen toimenpide voi tarvittaessa olla myös tyyppihyväksynnän peruuttaminen. Kyseisen jäsenvaltion hyväksyntäviranomaisen on ilmoitettava muiden jäsenvaltioiden hyväksyntäviranomaisille toteutetut toimenpiteet.”

13 Direktiivin 46 artiklassa säädettiin seuraavaa:

”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.”

Asetus N:o 715/2007

14 Asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan 6 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(6) Erityisesti dieselkäyttöisistä ajoneuvoista peräisin olevien typpioksidipäästöjen huomattava vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi. Siksi on välttämätöntä saavuttaa Euro 6 -vaiheessa tiukat raja-arvot luopumatta kuitenkaan eduista, joita dieselmoottorit tarjoavat polttoaineenkulutuksen sekä hiilivetyjen ja hiilimonoksidin päästöjen osalta. Päättämällä hyvissä ajoin seuraavasta vaiheesta typpioksidipäästöjen vähentämisessä varmistetaan, että ajoneuvojen valmistajilla on mahdollisuus pitkäjänteiseen Euroopan laajuiseen suunnitteluun.

– –

(15) Komission olisi tarkasteltava tarvetta tarkistaa uutta eurooppalaista ajosykliä, joka on testimenetelmä, johon päästöjä koskevat EY-tyyppihyväksynnän säännökset perustuvat. Testisyklien ajantasaistaminen tai korvaaminen voi olla tarpeen ajoneuvoja koskevissa eritelmissä ja kuljettajien käyttäytymisessä tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi. Tarkistuksia saatetaan tarvita sen varmistamiseksi, että todellisissa olosuhteissa syntyvät päästöt vastaavat tyyppihyväksynnässä mitattuja päästöjä. Olisi myös tarkasteltava mahdollisuutta käyttää kannettavia päästöjenmittauslaitteistoja ja soveltaa ’suurimman sallitun määrän’ sääntelyperiaatetta.”

15 Asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa 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 aktivoidakseen, 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”.

16 Asetuksen 4 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Valmistajan on osoitettava, että kaikki [Euroopan] yhteisössä myydyt, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti. Valmistajan on myös osoitettava, että kaikki uudet tyyppihyväksytettävät korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet, jotka myydään tai otetaan käyttöön yhteisössä, on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti.

Nämä velvollisuudet sisältävät liitteessä I ja 5 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanotoimissa asetettujen päästörajojen noudattamisen.

2. Valmistajan on taattava, että tyyppihyväksyntämenettelyjä, joiden tarkoituksena on tuotannon vaatimustenmukaisuuden, pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyyden ja käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden tarkistaminen, noudatetaan.

Valmistajan toteuttamilla teknisillä toimenpiteillä on lisäksi voitava varmistaa, että pakokaasupäästöjä ja haihtumispäästöjä rajoitetaan tämän asetuksen mukaisesti tehokkaasti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Näin ollen käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden noudattamista koskevat toimenpiteet tarkistetaan enintään viiden vuoden tai 100 000 kilometrin kuluttua sen mukaan, kumpi näistä toteutuu aiemmin. Pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyyden testaaminen tyyppihyväksyntää varten kattaa 160 000 km. Voidakseen noudattaa tätä kestävyystestiä valmistajilla olisi oltava mahdollisuus testata testipenkin avulla ajoneuvojen ikääntymisen vaikutuksia, jollei 4 kohdassa tarkoitetuista täytäntöönpanotoimenpiteistä muuta johdu.

Käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus on tarkastettava erityisesti pakokaasupäästöjen osalta vertailemalla niitä liitteessä I vahvistettuihin päästörajoihin. Komissio arvioi testimenetelmiä uudelleen haihtumispäästöjen ja matalissa ympäristön lämpötiloissa esiintyvien päästöjen rajoittamisen tehostamiseksi.”

17 Asetuksen 5 artiklan 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;

b) laite ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi;

tai

c) edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan haihtumispäästöjen ja keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskeviin testimenettelyihin.”

18 Asetuksen N:o 715/2007 13 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. 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. – –

2. Seuraavien on sisällyttävä rangaistaviksi säädettäviin rikkomuksiin:

– –

d) laittomien keinojen käyttäminen;

_ _”

Asetus N:o 692/2008

19 Asetuksen N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annettua komission asetusta (EY) N:o 692/2008 (EUVL 2008, L 199, s. 1) muutettiin 8.6.2011 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 566/2011 (EUVL 2011, L 158, s. 1) (jäljempänä asetus N:o 692/2008). Asetus N:o 692/2008 kumottiin 1.1.2022 alkaen asetuksen N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, asetuksen N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja asetuksen N:o 692/2008 kumoamisesta 1.6.2017 annetulla komission asetuksella (EU) 2017/1151 (EUVL 2017, L 175, s. 1). Kun kuitenkin otetaan huomioon pääasioiden tosiseikkojen tapahtuma-aika, pääasioihin sovelletaan edelleen asetusta N:o 692/2008.

20 Asetuksen N:o 692/2008 10 artiklan 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Valmistajan on varmistettava, että korvaaville pilaantumista rajoittaville laitteille, jotka on tarkoitus asentaa asetuksen [N:o 715/2007] soveltamisalaan kuuluviin EY-tyyppihyväksynnän saaneisiin ajoneuvoihin, on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä [direktiivin 2007/46] 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina erillisinä teknisinä yksikköinä tämän asetuksen 12 ja 13 artiklan sekä [liitteen XIII] mukaisesti.”

Saksan oikeus

21 Saksan siviililain (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB) 276 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Velallinen vastaa tahallisesti tai huolimattomuudesta aiheuttamastaan vahingosta, jollei ankarammasta tai lievemmästä vastuusta ole sovittu tai jollei ankarampi tai lievempi vastuu ole muutoin johdettavissa velkasuhteen sisällöstä ja erityisesti takuun tai riskin hyväksymisestä. Tämän lain 827 ja 828 §:ää sovelletaan vastaavasti.

2. Huolimattomasti toimii se, joka ei noudata vaihdannassa tarpeellista huolellisuutta.

3. Velallista ei voida etukäteen vapauttaa tahallisuuteen perustuvasta vastuustaan.”

22 BGB:n 823 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Se, joka tahallisesti tai huolimattomuudesta oikeudettomasti vahingoittaa tai loukkaa toisen henkeä, kehoa, terveyttä, vapautta, omaisuutta tai jotakin muuta oikeutta, 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.”

23 BGB:n 826 §:ssä säädetään seuraavaa:

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

24 Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-tyyppihyväksynnästä 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 Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV, jäljempänä EG-FGV) 6 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän haltijan on annettava kullekin hyväksytyn tyypin 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.”

25 EG-FGV:n 27 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Uusia ajoneuvoja, erillisiä teknisiä yksiköitä tai osia, jotka edellyttävät direktiivin 2007/46 liitteen IX – – 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.”

Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

26 Volkswagen on CM:n ja DS:n ammattimaisilta myyjiltä käytettyinä ostamien moottoriajoneuvojen valmistaja.

27 CM on osaltaan 14.3.2016 tehdyn tilauksen mukaisesti hankkinut 49 950 euron hinnasta Volkswagen-merkkisen ajoneuvon, joka on varustettu EA 288 -tyyppisellä dieselmoottorilla. Ajoneuvo oli sitä hankittaessa varustettu testipenkintunnistusjärjestelmällä, joka poistettiin 10.10.2017 kyseessä olevan ohjelmiston päivityksellä, sekä toisella moottorinohjausohjelmistolla, jolla vähennetään pakokaasujen kierrätysastetta silloin, kun ulkolämpötilat alittavat tietyn rajan, minkä seurauksena typen oksidien (NOx) päästöt kasvavat. Kierrätys on siten täysin tehokasta vain, jos ulkolämpötila ei laske tämän rajan (jäljempänä lämpötilaikkuna) alapuolelle.

28 CM katsoo, että hän on näiden kahden väitetysti kielletyn estolaitteen takia kärsinyt vahinkoa, joka on aiheutettu BGB:n 826 §:ssä tarkoitetulla tavalla tahallisesti sekä yleisen järjestyksen ja hyvän tavan vastaisesti teolla, josta Volkswagen vastaa.

29 Hän vaatii kanteessaan, jonka hän on nostanut Landgericht Ravensburgissa (Ravensburgin alueellinen alioikeus, Saksa), joka on ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin, että hänelle maksetaan korvauksena hänen kärsimästään vahingosta 8 938 euroa, mikä vastaa 20:tä prosenttia ajoneuvon ostohinnasta, ja toissijaisesti, että hänelle maksetaan korvaus, jonka määrä jätetään kyseisen tuomioistuimen harkintaan mutta jonka ei kuitenkaan tule alittaa 6 703,50:tä euroa, mikä vastaa 15:tä prosenttia ostohinnasta.

30 Ennakkoratkaisupyynnön mukaan Volkswagen myöntää testipenkintunnistusjärjestelmän olevan osa ohjelmistoa, jota käytetään pakokaasujen kierrätysasteen pienentämiseen uuden eurooppalaisen ajosyklin ulkopuolella, kun käyttölämpötila saavuttaa 200 celsiusastetta. Tästä lämpötilasta lähtien selektiivisen katalyyttisen pelkistyksen järjestelmä myötävaikuttaa NOx-päästöjen vähentämiseen siten, että raja-arvoja kuitenkin noudatetaan.

31 Lämpötilaikkunasta kyseinen yhtiö väittää, että pakokaasujen kierrätysaste vähenee ympäristön lämpötilan alittaessa +12 celsiusastetta. Tämä lämpötilaikkuna on kyseisen yhtiön mukaan sallittu, sillä se on tarpeen ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi.

32 Toissijaisesti kyseinen yhtiö väittää vastuusta vapautuakseen, että estolaitteiden lainvastaisuutta koskee oikeuserehdys, jota ei ole voitu välttää, ja vetoaa tältä osin Kraftfahrt-Bundesamtin (liittovaltion moottoriajoneuvoliikennevirasto, Saksa) hypoteettiseen hyväksyntään eli siihen, että kyseinen EY-tyyppihyväksynnän osalta toimivaltainen viranomainen olisi vahvistanut kyseisen yhtiön virheellisen oikeudellisen arvioinnin, jonka mukaan estolaite oli sallittu, jos yhtiö olisi asiaa viranomaiselta tiedustellut (jäljempänä hypoteettinen hyväksyntä).

33 DS on osaltaan 29.3.2016 tehdyn tilauksen mukaisesti hankkinut 32 000 euron hinnasta Volkswagen-merkkisen ajoneuvon, joka on varustettu EA 189 -tyyppisellä dieselmoottorilla. Ajoneuvo oli sitä hankittaessa varustettu kielletyllä estolaitteella, joka muodostui testipenkintunnistuksesta ja moottorin kytkentäjärjestelmästä.

34 Liittovaltion moottoriajoneuvoliikenneviraston velvoitettua 14. ja 15.10.2015 tekemillään päätöksillä Volkswagenin poistamaan tämän laitteen markkinoille saatetuista ajoneuvoista, kyseisen yhtiön kehittämä ja mainitun viranomaisen hyväksymä ohjelma asenettiin DS:n ajoneuvoon 7.3.2017. Samanaikaisesti kyseiseen ajoneuvoon kuitenkin asennettiin toinen estolaite, eli lämpötilaikkuna.

35 DS katsoo, että hän on tämän takia kärsinyt vahinkoa, joka on aiheutettu tahallisesti sekä yleisen järjestyksen ja hyvän tavan vastaisesti teolla, josta kyseinen yhtiö vastaa.

36 DS vaatii ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa 4.3.2021 nostamallaan kanteella yhtäältä, että hänelle maksetaan korvaus, jonka määrä jätetään kyseisen tuomioistuimen harkintaan mutta jonka ei kuitenkaan tule alittaa 4 800:aa euroa, mikä vastaa 15:tä prosenttia ostohinnasta, ja toisaalta, että todetaan, että kyseisen yhtiön on korvattava hänelle vahinko, joka on aiheutunut lämpötilaikkunasta koostuvan estolaitteen asentamisesta.

37 Volkswagen vastustaa vaatimusta esittämällä vanhentumisväitteen ja vaatii joka tapauksessa, että kanne hylätään.

38 Lämpötilaikkunasta kyseinen yhtiö väittää, että pakokaasujen kierrätys vähenee vain lämpötilan alittaessa +10 celsiusastetta ja että tämä on tarpeen ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi.

39 Se toteaa lisäksi, että unionin tuomioistuin on 14.7.2022 antamassaan tuomiossa GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), 14.7.2022 antamassaan tuomiossa Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571) ja 14.7.2022 antamassaan tuomiossa Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572) nojautunut samanlaisella lämpötilaikkunalla varustettujen Volkswagen-merkkisten ajoneuvojen osalta 15–33 celsiusasteen ulkolämpötilan lämpötila-alueeseen. Tämä lähestymistapa perustuu kansallisten ennakkoratkaisua pyytäneiden tuomioistuinten tosiseikoista tekemiin päätelmiin, jotka eivät vastaa pääasioiden oikeusriidoissa kyseessä olevia olosuhteita.

40 Toissijaisesti kyseinen yhtiö vetoaa kyseisen estolaitteen lainvastaisuutta koskevaan oikeuserehdykseen, jota ei ole voitu välttää, ja tukeutuu tältä osin liittovaltion moottoriajoneuvoliikenneviraston hypoteettiseen hyväksyntään.

41 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo ensinnäkin, ettei CM:n ja DS:n oikeus vahingonkorvaukseen BGB:n 826 §:n nojalla ja yleisen järjestyksen ja hyvän tavan vastaisesti tahallisesti aiheutetun vahingon perusteella vaikuta perustellulta.

42 Kyseinen tuomioistuin toteaa, että CM:n ajoneuvo oli toki sitä hankittaessa varustettu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella ja että tällainen estolaite oli asennettu DS:n ajoneuvoon ohjelmistopäivityksen yhteydessä.

43 Näistä kahdesta ajoneuvosta ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että pakokaasujen kierrätys vähenee +10 celsiusasteen ympäristön lämpötilasta lähtien, minkä takia kyseinen tuomioistuin katsoo, että molemmissa tapauksissa kyseessä on kielletty lämpötilaikkuna. Tätä lämpötilaikkunaa ei voida pitää sallittuna kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan toisen virkkeen a alakohdan perusteella siltä osin kuin on kyse tarpeesta välttää pakokaasujen kierrätysjärjestelmän jonkin rakenneosan toimintahäiriöstä johtuvat moottorin vaurioitumisen tai vahingoittumisen välittömät riskit, jotka ovat niin vakavia, että niistä aiheutuu konkreettinen vaara samalla laitteella varustettua ajoneuvoa ajettaessa, sillä nyt kyseessä olevassa tapauksessa tällaista konkreettista riskiä ei ole.

44 CM:n osalta kyseinen tuomioistuin katsoo lisäksi, että toisen kyseisen säännöksen mukaisen poikkeamisen perusteen, jonka mukaan estolaite ei saa olla toiminnassa suurinta osaa vuodesta, ei voida myöskään katsoa täyttyvän, kun otetaan huomioon 14.7.2022 annettuun tuomioon GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, 65 kohta) perustuva oikeuskäytäntö. Kyseisen ajoneuvon pakokaasujen kierrätys nimittäin vähenee siitä lähtien, kun ympäristön lämpötila on +12 celsiusastetta, vaikka vuoden keskimääräiset lämpötilat Saksassa alittavat tämän rajan.

45 Näistä seikoista huolimatta ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, ettei pääasioiden oikeusriidoissa ole kyse BGB:n 826 §:ssä tarkoitetusta tahallisesta ja objektiivisesti katsoen yleisen järjestyksen ja hyvien tapojen vastaisesta menettelystä erityisesti, koska kyseessä olevat estolaitteet eivät ole Bundesgerichtshofin (liittovaltion ylin yleinen tuomioistuin, Saksa) oikeuskäytännössä tarkoitettuja ilmeisen kiellettyjä estolaitteita.

46 Ennakkoratkaisua pyytänyt kyseinen tuomioistuin katsoo toiseksi, että CM:llä ja DS:llä voi olla oikeus vahingonkorvaukseen BGB:n 823 §:n 2 momentin nojalla.

47 Kyseinen tuomioistuin toteaa Bundesgerichtshofin 26.6.2023 antamaan tuomioon (jäljempänä Bundesgerichtshofin tuomio) viitaten, että BGB:n 823 §:n 2 momentti, kun sitä luetaan yhdessä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n 1 momentin kanssa, suojaa ajoneuvon ostajan intressejä mahdolliselta taloudelliselta menetykseltä, joka johtuu siitä, että valmistaja on rikkonut moottoriajoneuvojen pakokaasuja koskevaa unionin oikeutta.

48 Tässä suhteessa vaikuttaa ensinnäkin siltä, että Volkswagen on rikkonut unionin oikeutta, koska se on asentanut kyseessä oleviin ajoneuvoihin kielletyn lämpötilaikkunan.

49 Toiseksi oikeus saada vahingonkorvausta on myös riippuvainen sen ehdon täyttymisestä, että kyseessä olevan ajoneuvon valmistaja on vähintäänkin toiminut huolimattomasti kyseessä olevan estolaitteen osalta, jolloin valmistajan oletetaan toimineen tuottamuksellisesti.

50 Kyseinen valmistaja voi vapautua vastuustaan näyttämällä toteen, että asiassa täyttyvät sellaiset poikkeukselliset olosuhteet, jotka osoittavat, ettei se ole toiminut huolimattomasti, ja tällaiseen näyttöön kuuluvat todisteet kyseisen kieltolaitteen lainvastaisuutta koskevasta oikeuserehdyksestä, jota ei ole voitu välttää.

51 Kolmanneksi kyseinen tuomioistuin toteaa yhtäältä, että tällainen erehdys on käsillä, kun kyseinen valmistaja, joka osoittaa toimineensa vaadittaa huolellisuutta noudattaen, on oikeustilaa huolellisesti tutkittuaan lausunut oikeudellisen kantansa ottaen huomioon ylimpien tuomioistuinten oikeuskäytännön eikä ole voinut odottaa, että tilannetta arvioitaisiin toisin. Toisaalta tällaista erehdystä ei voida välttää, kun valmistaja voi vedota siihen, että kyseessä oleva estolaite on saanut EY-tyyppihyväksynnän asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

52 Tämän tuomion 32 kohdassa tarkoitettu hyväksyntä, joka on vain hypoteettinen, voi Bundesgerichtshofin tuomion mukaan vastedes riittää.

53 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, voidaanko kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon hankkijalta unionin oikeus huomioon ottaen evätä oikeus vahingonkorvaukseen sillä perusteella, että kyseessä oleva valmistaja on erehtynyt kyseisen estolaitteen lainvastaisuudesta eikä tätä oikeuserehdystä ole voitu välttää, ja jos tähän kysymykseen vastataan myöntävästi, voiko kyseinen valmistaja vapautua vastuusta toimivaltaisen kansallisen viranomaisen tosiasiallisen hyväksynnän perusteella tai jopa hypoteettisen hyväksynnän perusteella.

54 Neljänneksi kyseinen tuomioistuin toteaa DS:n osalta, että ajoneuvoa ostettaessa olemassa olleeseen estolaitteeseen eli testipenkintunnistukseen ja moottorin kytkentäjärjestelmään perustuva oikeus vahingonkorvaukseen on vanhentunut. Koska kyseisessä ajoneuvossa kuitenkin on Volkswagenin tarjoaman päivityksen asentamisen jälkeen uusi kielletty estolaite lämpötilaikkunan muodossa, herää kysymys, eikö ajoneuvon omistajalla ole oikeutta saada korvausta valmistajalta.

55 Viidenneksi kyseinen tuomioistuin huomauttaa, että BGB:n 823 §:n 2 momenttiin, kun sitä luetaan yhdessä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n 1 momentin kanssa, perustuva oikeus vahingonkorvaukseen koskee vähäistä vahingonkorvausta eli sellaisen rahamäärän maksua, joka vastaa kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon arvon ja sellaisen ajoneuvon, jossa tällaista laitetta ei ole, arvon erotusta.

56 Bundesgerichtshofin tuomion mukaisesti korvauksen määrästä on vähennettävä ajoneuvon käytöstä saatu hyöty, kun nämä yhdessä ajoneuvon jäännösarvon kanssa ylittävät ostohinnan kyseisen määrän vähentämisen jälkeen. Lisäksi kyseinen oikeuskäytäntö edellyttää, ettei korvauksen määrä ylitä 15:tä prosenttia ostohinnasta suhteellisuuteen liittyvien syiden takia.

57 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin epäilee kyseisen oikeuskäytännön yhteensoveltuvuutta unionin oikeuden kanssa.

58 Tässä tilanteessa Landgericht Ravensburg on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Voidaanko vahingonkorvausvaatimus, jonka ajoneuvon ostaja on kohdistanut ajoneuvon valmistajaan ja joka perustuu asetuksen [N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon tuottamukselliseen markkinoille saattamiseen, hylätä sillä perusteella,

a) että kyseessä on valmistajan oikeuserehdys, jota ei ole voitu välttää?

ja jos näin on

b) ettei valmistaja ole voinut välttää oikeuserehdystä, koska EY-tyyppihyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltainen viranomainen on tosiasiallisesti hyväksynyt ajoneuvoon asennetun kieltolaitteen?

ja jos näin on

c) ettei valmistaja ole voinut välttää oikeuserehdystä, koska EY-tyyppihyväksynnän tai siihen liittyvien toimenpiteiden osalta toimivaltainen viranomainen olisi vahvistanut ajoneuvon valmistajan asetuksen [N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohtaa koskevan oikeudellisen käsityksen tämän tiedustellessa asiaa (hypoteettinen hyväksyntä)?

2) Onko ajoneuvon valmistajan, joka on toimittanut ohjelmistopäivityksen, maksettava ajoneuvon omistajalle vahingonkorvausta, jos tälle aiheutuu vahinkoa ohjelmistopäivityksen yhteydessä asennetusta asetuksen [N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta kielletystä estolaitteesta?

3) Onko unionin oikeuden kanssa yhteensopivaa, jos silloin, kun ajoneuvon valmistajaan on kohdistettu vahingonkorvausvaatimus, joka perustuu asetuksen [N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon tuottamuksellisen markkinoille saattamiseen,

a) ajoneuvon ostajan, joka vaatii vähäistä vahingonkorvausta, on vähennettävä vaadittavan vahingonkorvauksen määrästä ajoneuvon käytöstä saadut edut sikäli kuin nämä edut yhdessä ajoneuvon jäännösarvon kanssa ylittävät ajoneuvosta maksetun kauppahinnan, kun siitä vähennetään vahingonkorvauksen määrä?

b) ajoneuvon ostajan vähäistä vahingonkorvausta koskeva vaatimus voi olla enintään 15 prosenttia maksetusta kauppahinnasta?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

59 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välille SEUT 267 artiklalla luodussa yhteistyömenettelyssä unionin tuomioistuimen tehtävänä on antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan asian. Unionin tuomioistuin saattaa tätä silmällä pitäen joutua ottamaan huomioon sellaisia unionin oikeussääntöjä, joihin kansallinen tuomioistuin ei ole ennakkoratkaisukysymyksessään viitannut. Se, että kansallinen tuomioistuin on muodollisesti esittänyt ennakkoratkaisukysymyksen viittaamalla tiettyyn unionin oikeuden määräykseen tai säännökseen, ei nimittäin estä unionin tuomioistuinta esittämästä kansalliselle tuomioistuimelle kaikkia unionin oikeuden tulkintaan

liittyviä seikkoja, jotka saattavat olla hyödyllisiä kansallisen tuomioistuimen arvioidessa käsiteltävänään olevaa asiaa, riippumatta siitä, onko kansallinen tuomioistuin kysymyksissään viitannut niihin. Unionin tuomioistuimen on tältä osin poimittava kaikista kansallisen tuomioistuimen esittämistä seikoista ja erityisesti ennakkoratkaisupyynnön perusteluista ne unionin oikeuden elementit, joita on syytä tulkita, kun otetaan huomioon riidan kohde (tuomio 26.9.2024, Luxone ja Sofein, C-403/23 ja C-404/23, EU:C:2024:805, 47 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

60 Tässä tapauksessa on riidatonta, että pääasioiden oikeusriidat koskevat CM:n ja DS:n oikeutta saada vahingonkorvausta Volkswagenilta vahingosta, jonka nämä ovat kärsineet heidän ajoneuvoissaan olevien asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen kiellettyjen estolaitteiden takia, sekä kyseisen autonvalmistajan mahdollisuutta vedota tähän perustuvasta vastuustaan vapauttavana perusteena ajoneuvojen hypoteettiseen hyväksyntään, jolla voidaan näyttää toteen kyseisen estolaitteen lainvastaisuutta koskeva oikeuserehdys, jota ei ole voitu välttää.

61 On todettava, että 21.3.2023 annettuun tuomioon Mercedes-Benz Group (Estolaitteella varustettujen ajoneuvojen valmistajien vastuu) (C-100/21, EU:C:2023:229; jäljempänä tuomio Mercedes-Benz Group, 91 kohta) perustuvan oikeuskäytännön mukaan estolaitteella varustetun moottoriajoneuvon ostajalla on direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan perusteella, luettuina yhdessä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan kanssa, oikeus saada korvausta kyseisen ajoneuvon valmistajalta silloin, kun mainitusta laitteesta on aiheutunut vahinkoa kyseiselle ostajalle.

62 Tässä tilanteessa on katsottava, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko direktiivin
2007/46 18 artiklan 1 kohtaa, 26 artiklan 1 kohtaa ja 46 artiklaa, luettuina yhdessä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tulkittava siten, että ne ovat esteenä sille, että moottoriajoneuvon valmistaja sellaisen kanteen yhteydessä, jonka moottoriajoneuvon ostaja on nostanut vaatiakseen korvausta vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että kyseisessä ajoneuvossa on kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite, voi tähän perustuvasta vastuustaan vapautuakseen vedota estolaitteen lainvastaisuutta koskevaan oikeuserehdykseen, jota ei ole voitu välttää, koska toimivaltainen kansallinen viranomainen on myöntänyt EY-tyyppihyväksynnän kyseiselle laitteelle tai sillä varustetulle ajoneuvolle tai koska kyseinen viranomainen olisi, jos kyseessä oleva valmistaja olisi tiedustellut siltä asiaa, vahvistanut valmistajan oikeudellisen arvioinnin, joka koskee kyseisen kieltolaitteen väitettyä lainmukaisuutta.

63 Tähän liittyen on muistutettava, että
direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdalla, 26 artiklan 1 kohdalla ja 46 artiklalla, luettuina yhdessä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan kanssa, suojataan moottoriajoneuvon yksittäisen ostajan erityisiä etuja ajoneuvon valmistajaan nähden silloin, kun ajoneuvossa on viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu kielletty estolaite (tuomio Mercedes-Benz Group, 88 kohta).

64 Näistä säännöksistä ilmenee siten, että moottoriajoneuvon yksittäisellä ostajalla on kyseisen ajoneuvon valmistajaan nähden oikeus siihen, ettei mainitussa ajoneuvossa ole kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kiellettyä estolaitetta (tuomio Mercedes-Benz Group, 89 kohta).

65 Jäsenvaltioiden asiana on siten direktiivin 2007/46 46 artiklan nojalla määrittää seuraamukset, joita sovelletaan kyseisen direktiivin säännösten noudattamatta jättämiseen. Näiden seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Lisäksi jäsenvaltioiden on

kyseisen asetuksen 13 artiklan 1 kohdan mukaan säädettävä mainitun asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia (tuomio Mercedes-Benz Group, 90 kohta).

66 Kuten tämän tuomion 61 kohdassa todetaan, tässä tilanteessa direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdasta, 26 artiklan 1 kohdasta ja 46 artiklasta, luettuina yhdessä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan kanssa, seuraa, että jäsenvaltioiden on säädettävä, että sellaisen moottoriajoneuvon ostajalla, jossa on kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite, on oikeus saada korvausta kyseisen ajoneuvon valmistajalta silloin, kun mainitusta laitteesta on aiheutunut vahinkoa kyseiselle ostajalle (tuomio Mercedes-Benz Group, 91 kohta).

67 Koska unionin oikeudessa ei ole yksityiskohtaisia sääntöjä siitä, millä tavalla tällaisen ajoneuvon ostajat saavat korvauksen, kukin jäsenvaltio määrittää nämä yksityiskohtaiset säännöt (ks. vastaavasti tuomio Mercedes-Benz Group, 92 kohta).

68 Sellainen kansallinen lainsäädäntö, jolla tehdään käytännössä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi se, että moottoriajoneuvon ostaja saa asianmukaisen korvauksen vahingoista, joita sille on aiheutunut siitä, että kyseisen ajoneuvon valmistaja on rikkonut kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa säädettyä kieltoa, ei kuitenkaan olisi tehokkuusperiaatteen mukainen (tuomio Mercedes-Benz Group, 93 kohta).

69 Erityisesti ne edellytykset, joiden vallitessa ajoneuvojen valmistaja voi tähän perustuvasta vastuusta vapautuakseen vedota estolaitteen lainvastaisuutta koskevaan oikeuserehdykseen, jota ei ole voitu välttää, eivät voi olla sellaisia, että tällaisella laitteella varustetun ajoneuvon ostajan on käytännössä mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa saada tällaista korvausta.

70 Ennakkoratkaisupyynnön mukaan kyseessä oleva moottoriajoneuvon valmistaja voi Bundesgerichtshofin tuomion nojalla vapautua kaikesta vastuusta vetoamalla kyseessä olevassa ajoneuvossa olevan estolaitteen lainvastaisuutta koskevaan oikeuserehdykseen, jota ei ole voitu välttää, ja näyttämällä tämän erehdyksen toteen, mikä sulkee pois valmistajan huolimattomuuden ja siten kyseisen ajoneuvon ostajan oikeuden vahingonkorvaukseen.

71 Unionin tuomioistuimen käytettävissä olevista asiakirjoista ilmenee ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen katsovan, että vetoaminen estolaitteen lainvastaisuutta koskevaan oikeuserehdykseen, jota ei ole voitu välttää, on kansallisen oikeuskäytännön mukaan poikkeuksellinen peruste, jolla autonvalmistaja voi vapautua huolimattomuuteen perustuvasta vastuustaan.

72 Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin lisäksi selittää, ajoneuvon valmistaja voi tehokkaasti vedota kyseiseen oikeuserehdykseen, jota ei ole voitu välttää ja joka koskee pääasiassa kyseessä olevien ajoneuvojen kaltaisissa ajoneuvoissa olevan estolaitteen lainvastaisuutta, kun kyseinen erehdys johtuu siitä, että toimivaltainen viranomainen on myöntänyt kyseiselle ajoneuvotyypille EY-tyyppihyväksynnän.

73 Ensinnäkin on muistutettava, että päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan mukaan kielletty. Tästä kiellosta on kuitenkin kolme poikkeusta, joita on tulkittava suppeasti (ks. vastaavasti tuomio Mercedes-Benz Group, 60 ja 61 kohta).

74 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a–c alakohdan mukaan tätä poikkeusta ei sovelleta, jos ”laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi” (a alakohta), ”laite ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi” (b alakohta) tai ”edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan haihtumispäästöjen ja keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskeviin testimenettelyihin” (c alakohta).

75 Nyt kyseessä olevassa asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että pääasioissa kyseessä olevat ajoneuvot oli varustettu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella.

76 Mikäli mikään kyseisen säännöksen a–c alakohdassa tarkoitetuista poikkeuksista ei sovellu kyseessä oleviin estolaitteisiin, minkä tarkistaminen on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä, autonvalmistaja, joka varustaa ajoneuvonsa tällaisilla laitteilla, ei voi kyseisen säännöksen osalta vedota sallittuun menettelyyn.

77 Toiseksi on todettava, että direktiivin 2007/46 3 artiklan 5 alakohdan mukaan EY-tyyppihyväksynnän käsitteellä viitataan tyyppihyväksyntämenettelyyn, jossa jäsenvaltio varmentaa, että ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön tyyppi on kyseisen direktiivin ja sen liitteessä IV tai liitteessä XI lueteltujen säädösten sisältämien, sitä koskevien hallinnollisten säännösten ja teknisten vaatimusten mukainen.

78 EY-tyyppihyväksyntä vastaa siten vaatimustenmukaisuusstandardia suurelle määrälle autoja. Se viittaa siihen, että tarkasteltava ajoneuvotyyppi siihen asennettu estolaite mukaan lukien on suunniteltu edellisessä kohdassa mainittujen sovellettavien säännösten ja vaatimusten mukaisesti.

79 Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, ettei ole mahdotonta, että ajoneuvotyyppi, jolle on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä, joka mahdollistaa kyseisen ajoneuvon käytön tiellä, on alun perin saanut hyväksyntäviranomaisen hyväksynnän ilman, että tälle viranomaiselle olisi ilmoitettu kielletystä estolaitteesta. Tältä osin direktiivissä 2007/46 säädetään tilanteesta, jossa ajoneuvon rakenteeseen kuuluvan laitteen lainvastaisuus esimerkiksi asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan vaatimusten kannalta paljastuu vasta kyseisen tyyppihyväksynnän jälkeen. Kyseisen direktiivin 8 artiklan 6 kohdassa säädetään, että kyseinen viranomainen voi tällaisessa tilanteessa peruuttaa ajoneuvon tyyppihyväksynnän. Lisäksi mainitun direktiivin 13 artiklan 1 kohdan ensimmäisestä ja kolmannesta virkkeestä ilmenee, että kun valmistaja ilmoittaa EY-tyyppihyväksynnän myöntäneelle jäsenvaltiolle hyväksyntäasiakirjaan sisältyvien tietojen muutoksista, tämä jäsenvaltio voi tarvittaessa valmistajaa kuultuaan päättää, että on myönnettävä uusi EY-tyyppihyväksyntä. Lopuksi saman direktiivin 30 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos EY-tyyppihyväksynnän myöntänyt jäsenvaltio toteaa, että sen hyväksymä ajoneuvotyyppi ei ole hyväksytyn tyypin mukainen, sen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, mukaan lukien tarvittaessa tämän tyyppihyväksynnän peruuttaminen, sen varmistamiseksi, että valmistetut ajoneuvot saatetaan hyväksytyn tyypin mukaisiksi (tuomio Mercedes-Benz Group, 83 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

80 Näin ollen moottoriajoneuvossa olevan estolaitteen lainvastaisuus, joka on havaittu kyseisen ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän jälkeen, voi kyseenalaistaa tämän tyyppihyväksynnän pätevyyden ja myös sen vaatimustenmukaisuustodistuksen pätevyyden, jolla on tarkoitus osoittaa, että mainittu ajoneuvo, joka kuuluu hyväksytyn tyypin sarjaan, oli tuotantohetkellä kaikkien säädösten mukainen (tuomio Mercedes-Benz Group, 84 kohta).

81 Tästä seuraa, että EY-tyyppihyväksynnän myöntäminen estolaitteella varustetulle ajoneuvolle ei välttämättä tarkoita, että toimivaltainen kansallinen viranomainen olisi vahvistanut asianomaisen ajoneuvon valmistajan arvioinnin, joka koskee kyseisen estolaitteen väitettyä lainmukaisuutta. Joka tapauksessa tällainen hyväksyntä saati hypoteettinen hyväksyntä ei voi vapauttaa kyseistä valmistajaa velvollisuudesta korvata asianomaisen ajoneuvon ostajalle mahdollinen vahinko, joka on aiheutunut siitä, että hänen ajoneuvossaan on mainittu laite.

82 Sen hyväksyminen, että estolaitteella varustetun ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntä voisi olla peruste ajoneuvon valmistajan vastuusta vapautumiseksi, johtaisi siihen, että kyseisen ajoneuvon ostajan olisi mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa saada asianmukainen korvaus vahingosta, joka hänelle on aiheutunut siitä, että kyseisen ajoneuvon valmistaja on rikkonut asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädettyä kieltoa, ja tämä olisi tehokkuusperiaatteen vastaista. Tällaisen vastuusta vapauttavan perusteen käyttäminen näet merkitsisi, että oikeus asianmukaiseen korvaukseen suljetaan pois kaikissa tapauksissa, joissa asianomainen ajoneuvo on hyväksytyn tyypin mukainen, vaikka on riidatonta, että kyseinen ajoneuvo on varustettu kielletyllä estolaitteella.

83 Edellä sanottu kokonaisuutena huomioon ottaen ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohtaa, 26 artiklan 1 kohtaa ja 46 artiklaa, luettuina yhdessä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että ne ovat esteenä sille, että moottoriajoneuvon valmistaja sellaisen kanteen yhteydessä, jonka moottoriajoneuvon ostaja on nostanut vaatiakseen korvausta vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että kyseisessä ajoneuvossa on kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite, voi tähän perustuvasta vastuustaan vapautuakseen vedota estolaitteen lainvastaisuutta koskevaan oikeuserehdykseen, jota ei ole voitu välttää, koska toimivaltainen kansallinen viranomainen on myöntänyt EY-tyyppihyväksynnän kyseiselle laitteelle tai sillä varustetulle ajoneuvolle tai koska kyseinen viranomainen olisi, jos kyseessä oleva valmistaja olisi tiedustellut siltä asiaa, vahvistanut valmistajan oikeudellisen arvioinnin, joka koskee kyseisen kieltolaitteen väitettyä lainmukaisuutta.

Toinen kysymys

84 Toisella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee yleisesti, onko moottoriajoneuvon valmistajan, joka on toimittanut ohjelmistopäivityksen, maksettava ajoneuvon omistajalle vahingonkorvausta, jos tälle aiheutuu vahinkoa kyseisessä ohjelmistopäivityksessä asennetusta asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta kielletystä estolaitteesta.

85 Unionin tuomioistuimen käytössä olevista asiakirjoista kuitenkin ilmenee, että tällä kysymyksellä pyritään tarkemmin sanoen määrittämään, onko sillä seikalla, että lainvastainen estolaite oli jo asennettuna, kun sillä varustetulle ajoneuvolle myönnettiin EY-tyyppihyväksyntä, tai että estolaite päinvastoin asennettiin vasta tyyppihyväksynnän jälkeen, merkitystä kyseisen vahingon kärsineen asianomaisen ajoneuvon ostajan unionin oikeuden mukaiseen oikeuteen saada korvausta asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohdan ja 5 artiklan 2 kohdan nojalla sekä asetuksen N:o 692/2008 10 artiklan 1 kohdan nojalla.

86 Kun otetaan huomioon nämä täsmennykset ja tämän tuomion 59 kohdassa selostettu unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö, toinen kysymys on muotoiltava uudelleen siten, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin lähinnä tiedustelee, onko asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohtaa ja 5 artiklan 2 kohtaa sekä asetuksen N:o 692/2008 10 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että niissä edellytetään, että ajoneuvon

hankkijalla on oikeus korvaukseen moottoriajoneuvon valmistajalta, kun kyseiselle hankkijalle on aiheutunut vahinkoa asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta kielletystä estolaitteesta, jonka kyseinen valmistaja on asentanut ohjelmistopäivityksellä sen jälkeen, kun kyseiselle ajoneuvolle on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä.

87 Tältä osin asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan, jossa säädetään, että päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta, tai kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdan, jossa määritellään estolaitteen käsite, sanamuodosta ei ilmene, että arvioitaessa sitä, onko estolaitteen käyttö kielletty, olisi tehtävä ero sen mukaan, onko tällainen laite asennettu ajoneuvon valmistusvaiheessa vai vasta ajoneuvon käyttöönoton jälkeen esimerkiksi direktiivin 1999/44 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun korjaamisen yhteydessä (tuomio 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, 88 kohta).

88 Tätä tulkintaa tukee se asiayhteys, johon asetuksen N:o 715/2007 kyseiset säännökset kuuluvat, ja kyseisen asetuksen tavoite (tuomio 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, 89 kohta).

89 Yhtäältä mainittujen säännösten asiayhteydestä on nimittäin todettava, että kyseisen asetuksen 4 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan toisen virkkeen mukaan valmistajan on osoitettava, että kaikki uudet tyyppihyväksytettävät korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet, jotka myydään tai otetaan käyttöön Euroopan unionissa, on tyyppihyväksytty kyseisen asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti. Kyseisen 4 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa täsmennetään, että nämä velvollisuudet sisältävät mainitun asetuksen liitteessä I ja saman asetuksen 5 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanotoimissa asetettujen päästörajojen noudattamisen (tuomio 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, 90 kohta).

90 Hankkiessaan hyväksytyn ajoneuvotyypin sarjaan kuuluvan ajoneuvon, joka on lisäksi varustettu vaatimustenmukaisuustodistuksella, yksittäinen ostaja voi kohtuudella edellyttää, että asetusta N:o 715/2007 ja erityisesti sen 5 artiklaa noudatetaan kyseisen ajoneuvon osalta (tuomio Mercedes-Benz Group, 81 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

91 Lisäksi asetuksen N:o 692/2008 10 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”valmistajan on varmistettava, että korvaaville pilaantumista rajoittaville laitteille, jotka on tarkoitus asentaa asetuksen [N:o 715/2007] soveltamisalaan kuuluviin EY-tyyppihyväksynnän saaneisiin ajoneuvoihin, on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä direktiivin [2007/46] 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina erillisinä teknisinä yksikköinä tämän asetuksen 12 ja 13 artiklan sekä liitteen [XIII] mukaisesti” (tuomio 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, 91 kohta).

92 Näistä asetusten N:o 715/2007 ja N:o 692/2008 säännöksistä seuraa, että pilaantumista rajoittavien laitteiden on täytettävä asetuksessa N:o 715/2007 säädetyt velvollisuudet riippumatta siitä, onko ne asennettu alun perin vai ajoneuvon käyttöönoton jälkeen (tuomio 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, 92 kohta).

93 Toisaalta se, että ajoneuvojen valmistajien sallittaisiin asentaa ajoneuvon käyttöönoton jälkeen estolaite, joka ei ole näiden velvoitteiden mukainen, olisi vastoin asetuksella N:o 715/2007 tavoiteltua päämäärää, joka on ympäristönsuojelun korkean tason takaaminen ja erityisesti dieselajoneuvojen typen oksidien (NOx) päästöjen huomattava vähentäminen ilman laadun parantamiseksi ja saastepäästöjen raja-arvojen noudattamiseksi (tuomio 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, 93 kohta).

94 Sillä seikalla, että estolaite on asennettu ajoneuvon käyttöönoton jälkeen direktiivin 1999/44 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun korjaamisen yhteydessä, ei siten ole merkitystä arvioitaessa sitä, onko kyseisen laitteen käyttö kielletty asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan, kun sitä luetaan yhdessä saman asetuksen 3 artiklan 10 alakohdan kanssa, nojalla (ks. vastaavasti tuomio 14.7.2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, 94 kohta).

95 Riippumatta siitä, oliko estolaite asennettu alun perin eli EY-tyyppihyväksyntää myönnettäessä vai asennettiinko se myöhemmin, kyseinen laite on nimittäin omiaan aiheuttamaan epävarmuutta siitä, voidaanko kyseinen ajoneuvo rekisteröidä, myydä tai ottaa käyttöön, ja lopulta aiheuttamaan vahinkoa tällaisella estolaitteella varustetun ajoneuvon ostajalle (ks. vastaavasti tuomio Mercedes-Benz Group, 84 kohta).

96 Edellä sanottu huomioon ottaen toiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohtaa ja 5 artiklan 2 kohtaa sekä asetuksen N:o 692/2008 10 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että niissä edellytetään, että ajoneuvon hankkijalla on oikeus korvaukseen moottoriajoneuvon valmistajalta, kun kyseiselle hankkijalle on aiheutunut vahinkoa kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta kielletystä estolaitteesta, jonka kyseinen valmistaja on asentanut ohjelmistopäivityksellä sen jälkeen, kun kyseiselle ajoneuvolle on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä.

Kolmas kysymys

97 Kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin lähinnä tiedustelee, onko unionin oikeutta tulkittava siten, että se on esteenä yhtäältä sille, että sen vahingonkorvauksen määrästä, joka on maksettava asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla lainvastaisella estolaitteella varustetun ajoneuvon ostajalle, joka on kärsinyt kyseisen estolaitteen aiheuttaman vahingon, on vähennettävä määrä, joka vastaa kyseisen ajoneuvon käytöstä saatua hyötyä, ja toisaalta sille, että tämän korvauksen määrä rajoitetaan 15 prosenttiin ajoneuvon ostohinnasta.

98 On palautettava mieleen, että tämän tuomion 67 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan on niin, että kun unionin oikeudessa ei ole säännöksiä, joissa annettaisiin yksityiskohtaiset säännöt siitä, miten tällaisen ajoneuvon ostajat saavat korvauksen ajoneuvossa olevan kielletyn estolaitteen aiheuttamasta vahingosta, kunkin jäsenvaltion asiana on määrittää nämä säännöt.

99 Tämän tuomion 68 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan sellaiset jäsenvaltioiden määrittämät säännöt, joilla tehdään käytännössä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi se, että moottoriajoneuvon ostaja saa asianmukaisen korvauksen vahingosta, joka hänelle on aiheutunut siitä, että kyseisen ajoneuvon valmistaja on rikkonut kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa säädettyä kieltoa, ei kuitenkaan olisi tehokkuusperiaatteen mukainen.

100 Tällä varauksella on todettava, että kansallisten tuomioistuinten on valvottava, että unionin oikeusjärjestyksessä taattujen oikeuksien – mukaan lukien moottoriajoneuvon ostajan oikeus asianmukaiseen korvaukseen vahingosta, joka hänelle on aiheutunut siitä, että kyseisen ajoneuvon valmistaja on rikkonut asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädettyä kieltoa – suojaaminen ei johda siihen, että oikeudenhaltijat saavat perusteetonta etua (ks. vastaavasti tuomio Mercedes-Benz Group, 94 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

101 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on siten tarkistettava, varmistetaanko kyseisen ostajan ajoneuvojen käytöstä saaman edun tai tässä tapauksessa pääasiasoissa kyseessä olevien autojen tosiallisesta käytöstä saadun edun vähentämisellä kyseisille ostajille tällainen riittävä korvaus, jos osoitetaan, että ostajille on aiheutunut vahinkoa kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen kiellettyjen estolaitteiden asentamisesta kyseisiin ajoneuvoihin (ks. vastaavasti tuomio Mercedes-Benz Group, 95 kohta).

102 Tässä tilanteessa sitä, että jäsenvaltio vahvistaa tällaisen ajoneuvon ostohinnan ja kyseisen ajoneuvon hankkijan kärsimän vahingon korvaamiseksi maksettavan korvauksen määrän välisen yhteyden, ei voida pitää unionin oikeuden vastaisena, sillä tämän vahingon, joka toteutuu erityisesti sen vaaran myötä, ettei autoa voida rekisteröidä, myydä tai ottaa käyttöön, laajuuden arviointi liittyy ostohintaan.

103 Tältä osin ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Bundesgerichtshofin tuomioon perustuvan oikeuskäytännön mukaan asiaa käsittelevän tuomioistuimen asiana on arvioida vahingonkorvauksen määrä, joka ei kuitenkaan voi olla alle 5 prosenttia kyseisestä ostohinnasta eikä se voi ylittää 15:tä prosenttia ostohinnasta suhteellisuuteen liittyvistä syistä.

104 Tämän tuomion 66 kohdassa tarkoitetun unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan sitä, että jäsenvaltio määrittää kyseisen ajoneuvon hankkijalle maksettavan asianmukaisen korvauksen määrän vahvistamiseksi tällaisen korvaushaarukan, joka koostuu ostohinnasta laskettavasta vähimmäisprosenttiluvusta ja enimmäisprosenttiluvusta, ei myöskään voida lähtökohtaisesti pitää unionin oikeuden vastaisena, kunhan kyseinen haarukka ei johda siihen, että estolaitteella varustetun ajoneuvon hankkija saa riittämättömän korvauksen kärsimästään vahingosta.

105 Nyt kyseessä olevan asian osalta on todettava CM:n vaatineen, että hänelle maksetaan määrä, joka vastaa 20:tä prosenttia ostohinnasta tai ainakin 15:tä prosenttia ostohinnasta, kun taas DS on vaatinut sellaisen korvauksen maksamista, jonka määrä jätetään kyseisen tuomioistuimen harkintaan mutta joka ei voi olla alle 15 prosenttia ostohinnasta.

106 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistettava, ettei tämän tuomion 103 kohdassa tarkoitettu korvaushaarukka tee CM:lle ja DS:lle käytännössä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi saada asianmukainen korvaus kärsityistä vahingoista.

107 Edellä sanottu kokonaisuutena huomioon ottaen kolmanteen kysymykseen on vastattava, että unionin oikeutta on tulkittava siten, että se ei ole esteenä yhtäältä sille, että sen vahingonkorvauksen määrästä, joka on maksettava asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla lainvastaisella estolaitteella varustetun ajoneuvon ostajalle, joka on kärsinyt kyseisen estolaitteen aiheuttaman vahingon, on vähennettävä määrä, joka vastaa kyseisen ajoneuvon käytöstä saatua hyötyä, ja toisaalta sille, että tämän korvauksen määrä rajoitetaan 15 prosenttiin ajoneuvon ostohinnasta, kunhan kyseinen korvaus on asianmukainen korvaus aiheutetusta vahingosta.

Oikeudenkäyntikulut

108 Pääasioiden asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden 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 (viides jaosto) on ratkaissut asian 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 7.5.2009 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 385/2009, 18 artiklan 1 kohtaa, 26 artiklan 1 kohtaa ja 46 artiklaa, luettuina yhdessä 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 5 artiklan 2 kohdan kanssa,

on tulkittava siten, että

ne ovat esteenä sille, että moottoriajoneuvon valmistaja sellaisen kanteen yhteydessä, jonka moottoriajoneuvon ostaja on nostanut vaatiakseen korvausta vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että kyseisessä ajoneuvossa on kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite, voi tähän perustuvasta vastuustaan vapautuakseen vedota estolaitteen lainvastaisuutta koskevaan oikeuserehdykseen, jota ei ole voitu välttää, koska toimivaltainen kansallinen viranomainen on myöntänyt EY-tyyppihyväksynnän kyseiselle laitteelle tai sillä varustetulle ajoneuvolle tai koska kyseinen viranomainen olisi, jos kyseessä oleva valmistaja olisi tiedustellut siltä asiaa, vahvistanut valmistajan oikeudellisen arvioinnin, joka koskee kyseisen kieltolaitteen väitettyä lainmukaisuutta.

2) Asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohtaa ja 5 artiklan 2 kohtaa sekä asetuksen N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annetun komission asetuksen (EY) N:o 692/2008, sellaisena kuin se on muutettuna 8.6.2011 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 566/2011, 10 artiklan 1 kohtaa

on tulkittava siten, että

niissä edellytetään, että ajoneuvon hankkijalla on oikeus korvaukseen moottoriajoneuvon valmistajalta, kun kyseiselle hankkijalle on aiheutunut vahinkoa kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta kielletystä estolaitteesta, jonka kyseinen valmistaja on asentanut ohjelmistopäivityksellä sen jälkeen, kun kyseiselle ajoneuvolle on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä.

3) Unionin oikeutta on tulkittava siten, että se ei ole esteenä yhtäältä sille, että sen vahingonkorvauksen määrästä, joka on maksettava asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla lainvastaisella estolaitteella varustetun ajoneuvon ostajalle, joka on kärsinyt kyseisen estolaitteen aiheuttaman vahingon, on

vähennettävä määrä, joka vastaa kyseisen ajoneuvon käytöstä saatua hyötyä, ja toisaalta sille, että tämän korvauksen määrä rajoitetaan 15 prosenttiin ajoneuvon ostohinnasta, kunhan kyseinen korvaus on asianmukainen korvaus aiheutetusta vahingosta.

Allekirjoitukset