Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

21 päivänä maaliskuuta 2023 *

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 – Epäpuhtauspäästöt – Pakokaasujen takaisinkierrätysventtiili (EGR-venttiili) – Typen oksidien (NOx) päästöjen vähentämistä rajoittava lämpötilaikkuna – Estolaite – Kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon yksittäisen ostajan etujen suojaaminen – Oikeus korvaukseen ajoneuvon valmistajan deliktiperusteisen vastuun perusteella – Korvauksen laskentatapa – Tehokkuusperiaate – SEUT 267 artikla – Tutkittavaksi ottaminen – Yhden tuomarin kokoonpanon päätös asian saattamisesta unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi

Asiassa C-100/21,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Landgericht Ravensburg (Ravensburgin alueellinen alioikeus, Saksa) on esittänyt 12.2.2021 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 17.2.2021, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

QB

vastaan

Mercedes-Benz Group AG, aiemmin Daimler AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti K. Lenaerts, varapresidentti L. Bay Larsen, jaostojen puheenjohtajat A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe ja P. G. Xuereb (esittelevä tuomari) sekä tuomarit M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Z. Csehi ja O. Spineanu-Matei,

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: hallintovirkamies M. Krausenböck,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 8.3.2022 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

– QB, edustajinaan P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser ja A. Pacura, Rechtsanwälte,

– Mercedes-Benz Group AG, edustajinaan M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner ja N. Wimmer, Rechtsanwälte,

– Saksan hallitus, asiamiehinään J. Möller ja D. Klebs,

– Euroopan komissio, asiamiehinään M. Huttunen, M. Noll-Ehlers ja K. Talabér-Ritz,

kuultuaan julkisasiamiehen 2.6.2022 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee 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) (EUVL 2007, L 263, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 7.5.2009 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 385/2009 (EUVL 2009, L 118, s. 13) (jäljempänä puitedirektiivi), 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan, 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 (EUVL 2007, L 171, s. 1) 5 artiklan 2 kohdan kanssa, sekä SEUT 267 artiklan toisen kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä QB ja toisaalta autonvalmistaja Mercedes-Benz Group AG, aiemmin Daimler AG, ja joka koskee QB:n vaatimusta saada korvausta sellaisen dieselkäyttöisen moottoriajoneuvon ostamisen johdosta, joka on varustettu unionin oikeuteen perustuvien määräysten vastaisella ohjelmistolla, joka vähentää tämän ajoneuvon pakokaasujen takaisinkierrätystä ulkolämpötilan mukaan, sekä tämän hänelle mahdollisesti kuuluvan korvaussaatavan määrän laskemista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Puitedirektiivi

3 Puitedirektiivi on kumottu 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 kumoamisesta 30.5.2018 annetulla Euroopan

parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858 (EUVL 2018, L 151, s. 1) 1.9.2020 lähtien. Pääasian tosiseikkojen tapahtuma-ajan perusteella pääasiaan sovelletaan kuitenkin edelleen kyseistä puitedirektiiviä.

4 Mainitun puitedirektiivin johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa todettiin seuraavaa:

”Järjestelmiin, osiin, erillisiin teknisiin yksiköihin ja ajoneuvoihin sovellettavat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava ja määritettävä säädöksissä. Näillä säädöksillä olisi ensisijaisesti pyrittävä varmistamaan liikenneturvallisuuden, terveyden suojelun, ympäristönsuojelun, energiatehokkuuden ja luvattoman käytön estämisen korkea taso.”

5 Saman puitedirektiivin 1 artiklassa säädettiin 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 yhteisössä.

– –

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

6 Puitedirektiivin 3 artiklan 5 ja 36 alakohdassa säädettiin seuraavaa:

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

– –

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;

– –

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 Kyseisen puitedirektiivin 4 artiklassa säädettiin seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että hyväksyntää hakevat valmistajat täyttävät tämän direktiivin mukaiset velvoitteensa.

2. Jäsenvaltiot saavat hyväksyä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.

3. Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönoton.

_ _”

8 Mainitun puitedirektiivin 8 artiklan 6 kohdassa säädettiin seuraavaa:

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

9 Saman puitedirektiivin 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 Puitedirektiivin 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 Kyseisen puitedirektiivin 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.

_ _”

12 Mainitun puitedirektiivin 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 Saman puitedirektiivin 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 [Euroopan] komissiolle viimeistään

29 päivänä huhtikuuta 2009 ja ilmoitettava mahdollisimman nopeasti niihin myöhemmin mahdollisesti tehtävistä muutoksista.”

14 Puitedirektiivin liitteessä IX kuvattiin EY-vaatimustenmukaisuustodistuksen sisältö. Tämä liitteen 0 kohdassa todettiin seuraavaa:

”Vaatimustenmukaisuustodistus on valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan Euroopan unionin lainsäädännön mukainen.

Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat lisäksi vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella rekisteröidä ajoneuvoja tarvitsematta pyytää hakijaa toimittamaan täydentäviä teknisiä tietoja.

– –”

Asetus N:o 715/2007

15 Asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan 1, 5, 6 ja 17 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) – – Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettavat päästöjä koskevat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava, jotta vältytään 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 [typen oksidien (NOx) päästöjen] huomattava vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi. – –

– –

(17) Ajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen standardoitu mittausjärjestelmä on tarpeen sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden välille ei synny teknisiä kaupan esteitä. Lisäksi on tarpeen varmistaa, että kuluttajille ja käyttäjille tarjotaan puolueetonta ja täsmällistä tietoa.”

16 Kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

17 Mainitun 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”.

18 Saman asetuksen 4 artiklan 1–3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Valmistajan on osoitettava, että kaikki 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. – –

– –

3. Valmistajan on ilmoitettava hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutusluvut ajoneuvon ostajalle ostohetkellä annettavassa asiakirjassa.”

19 Asetuksen N:o 715/2007 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;

– –”

20 Kyseisen asetuksen 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) [estolaitteiden] käyttäminen;

– –”

Saksan oikeus

21 Saksan siviililain (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB) 823 §:ssä säädetään 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.”

22 Siviiliprosessilain (Zivilprozessordnung, jäljempänä ZPO) 348 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Siviiliasioita käsittelevä jaosto toimii yhden jäsenensä välityksellä yhden tuomarin kokoonpanossa. – –

– –

(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 säädetyt edellytykset täyttyvät. Jaosto tekee ratkaisunsa päätöksellä. Asian siirtäminen takaisin yhden tuomarin kokoonpanolle ei ole mahdollista.

– –”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

23 QB osti 20.3.2014 Auto Y GmbH:lta 29 999 euron hintaan Mercedes-Benz-merkkisen C 220 CDI -mallisen käytetyn moottoriajoneuvon, joka oli varustettu Euro 5 -sukupolven dieselmoottorilla ja jolla oli ajettu 28 591 kilometriä. Tämä ajoneuvo, jonka autonvalmistaja Daimler oli saattanut markkinoille, oli rekisteröity ensimmäisen kerran 15.3.2013.

24 Mainitussa ajoneuvossa on moottorin ohjelmointiohjelmisto, joka vähentää pakokaasujen kierrätysastetta silloin, kun ulkolämpötilat alittavat tietyn rajan, minkä seurauksena NOx-päästöt kasvavat. Kierrätys on siten täysin tehokasta vain, jos ulkolämpötila ei laske tämän rajan (jäljempänä lämpötilaikkuna) alapuolelle. Tältä osin asianosaisten kesken on kiistanalaista, minkä konkreettisen ulkolämpötilan alapuolella tämä kierrätysaste heikkenee ja miten paljon.

25 QB nosti ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa Landgericht Ravensburgissa (Ravensburgin alueellinen alioikeus, Saksa) kanteen, jossa vaaditaan korvausta vahingosta, joka Mercedes-Benz Group on aiheuttanut hänelle varustamalla kyseessä olevan ajoneuvon estolaitteilla, jotka ovat asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan nojalla kiellettyjä.

26 Pääasian asianosaisten riita kyseisessä tuomioistuimessa koskee näin ollen sitä, onko kyseessä olevassa ajoneuvossa tällaisia kiellettyjä laitteita, minkä laajuinen oikeus QB:llä mahdollisesti on korvaukseen ja onko QB:n kyseisen ajoneuvon käytöstä saama etu mahdollisesti vähennettävä korvauksen määrästä.

27 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että lämpötilaikkuna on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa ja 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite. Kyseessä olevan ajoneuvon pakokaasujen kierrätysaste ja näin ollen päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuus vähenevät jo yli 0 °C:n ulkolämpötilassa, vaikka tämä lämpötila kuuluu kyseisen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuihin olosuhteisiin, ”joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”.

28 Kyseinen tuomioistuin katsoo myös, että ensi näkemältä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädettyä poikkeusta ei voida soveltaa pääasiaan, koska estolaitteen käyttämisen voivat oikeuttaa ainoastaan välittömät vaurioitumisriskit, jotka aiheuttavat konkreettisen vaaran ajoneuvon käyttämisen aikana (tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 114 kohta). Se epäilee, täyttäisikö lämpötilaikkuna, jonka tarkoituksena on estää karstakerrostumien muodostuminen moottorissa ja siten suojata moottoria kulumiselta, tämän poikkeuksen tiukat soveltamisedellytykset.

29 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan QB:llä voitaisiin todeta olevan oikeus korvaukseen BGB:n 823 §:n 2 momentin nojalla, jonka mukaan edellytyksenä on vain tavallinen huolimattomuus. Tämä säännös edellyttää kuitenkin sellaisen lain rikkomista, jonka tarkoituksena on suojata muita, mikä Bundesgerichtshofin (Saksan liittovaltion ylin yleinen tuomioistuin) oikeuskäytännön mukaan tarkoittaa sitä, että kyseisen lain tarkoituksena on suojata yksilöä tai henkilöryhmää tietyn oikeushyvän loukkaamiselta. Tältä osin riittää, että kyseisen lain säätämisen tarkoituksena on ollut oikeussuojan antaminen tälle yksityiselle tai tälle henkilöryhmälle, vaikka laki koskisi pääasiallisesti yleisen edun suojaamista. Lisäksi tämä säännös edellyttää, että vaara, jolta tämän lain on tarkoitus suojata muita, on johtanut konkreettiseen vahinkoon ja että konkreettisesti vahinkoa kärsineet henkilöt kuuluvat kyseisen lain henkilölliseen soveltamisalaan. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii näin ollen, onko puitedirektiivin 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan sekä asetuksen

N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan tarkoituksena suojata paitsi yleisiä etuja myös unionin oikeuden vastaisen ajoneuvon yksittäisen ostajan etuja erityisesti silloin, kun ajoneuvossa on estolaite, joka on kielletty viimeksi mainitun säännöksen nojalla.

30 Saksan oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa näitä kysymyksiä on tulkittu eri tavoin. Bundesgerichtshof katsoo, että unionin säädöksillä, jotka on annettu ajoneuvoihin sovellettavien teknisten vaatimusten yhdenmukaistamiseksi, pyritään pääasiallisesti liikenneturvallisuuden sekä terveyden ja ympäristön suojelun korkeaan tasoon. Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan tarkoituksena ei myöskään ole ajoneuvon yksittäisen ostajan taloudellisen itsemääräämisoikeuden suojaaminen.

31 Useat alueelliset tuomioistuimet katsovat päinvastoin, että puitedirektiivin 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan sekä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan tarkoituksena on myös ajoneuvon ostajan yksilöllinen suojaaminen. Yksi vaatimustenmukaisuustodistuksen tarkoituksista on nimittäin puitedirektiivin liitteen IX mukaan se, että ajoneuvon valmistaja vakuuttaa ajoneuvon ostajalle, että ajoneuvo on sen valmistushetkellä unionissa sovellettavien säännösten mukainen. Tämän todistuksen tarkoituksena on myös helpottaa hallinnollista rekisteröintimenettelyä ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta unionissa.

32 Sen varalta, että tämän tuomion 29 kohdassa tarkoitetuilla säännöksillä katsottaisiin suojattavan ainoastaan yleisiä oikeudellisia etuja eikä ostajien erityisiä etuja, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii lisäksi, voiko tehokkuusperiaate edellyttää, että aina, kun ajoneuvon valmistaja on menetellyt syyksiluettavalla tavalla (tuottamuksellisesti tai tahallisesti) saattaessaan markkinoille ajoneuvoja, joissa on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan nojalla kielletty estolaite, kyseisellä ostajalla on oltava mahdollisuus vaatia korvausta kyseisen valmistajan oikeudenvastaiseen menettelyyn perustuvan vastuun nojalla.

33 Tältä osin Landgericht Stuttgartin (Stuttgartin alueellinen tuomioistuin, Saksa) mukaan BGB:n 823 §:n 2 momentin sovellettavuus perustuu siihen, että unionin oikeuden asiaa koskeviin säännöksiin on unionin oikeuden tehokkaan soveltamisen varmistamiseksi tarpeen liittää yksityisoikeudellisia seuraamuksia.

34 Jos QB:llä on tällainen oikeus korvaukseen BGB:n 823 §:n 2 momentin nojalla, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, edellyttääkö sovellettavien unionin oikeussääntöjen käytännön tehokkuus tässä tapauksessa sitä, että kyseisen ajoneuvon käytöstä saatua käyttöetua ei vähennetä vahingonkorvauksesta tai että käyttöetu vähennetään vain osittain. Saksan oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa on esitetty erilaisia näkemyksiä tästäkin kysymyksestä ja sen yhteydessä myös siitä, millä tavoin perusteettoman edun kielto voisi vaikuttaa käyttöedun vähentämiseen.

35 Bundesgerichtshof katsoo tältä osin yhtäältä, että vahinkoa kärsinyttä ei saa Saksan vahingonkorvausoikeuteen kuuluvan perusteettoman edun kiellon perusteella asettaa parempaan asemaan kuin missä hän olisi ilman vahinkotapahtumaa, ja toisaalta, että vahingonkorvauksesta on vähennettävä vain vahinkotapahtumaan liittyvät edut siten, ettei vahingon aiheuttajan vastuuta lievennetä suhteettomasti. Sitä vastoin useat alueelliset tuomioistuimet katsovat, että kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon käytöstä saatu etu voidaan vähentää vahingonkorvauksesta.

36 Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin, joka käsittelee pääasiaa yhden tuomarin kokoonpanossa, toteaa, että ZPO:n 348 §:n 3 momentin ensimmäisen kohdan 1 ja 2 alakohdan mukaan asiaa alun perin yhden tuomarin kokoonpanossa käsittelevän tuomarin on siirrettävä asia siviiliasioiden jaostoon, jotta tämä ottaisi asian uudelleen käsiteltäväkseen, jos asiaan liittyy tosiseikkoja tai oikeudellisia seikkoja koskevia erityisiä vaikeuksia tai jos asia on periaatteellisesti merkittävä. Yhden tuomarin kokoonpanolla ei ole tältä osin minkäänlaista harkintavaltaa. Bundesgerichtshofin oikeuskäytännöstä ilmenee erityisesti, että kun yhden tuomarin kokoonpano esittää unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisupyynnön, vaikkei se ole ensin palauttanut oikeusriitaa siviiliasioiden jaoston uudelleen käsiteltäväksi, yhden tuomarin kokoonpano loukkaa perustuslain (Grundgesetz) 101 §:n 1 momentin toisessa virkkeessä säädettyä perustuslaillista laillisen tuomioistuimen periaatetta.

37 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on kuitenkin sitä mieltä, että SEUT 267 artiklan toinen kohta on esteenä tällaiselle velvollisuudelle siirtää asia siviiliasioiden jaoston käsiteltäväksi. Unionin tuomioistuin on tosin 13.12.2018 antamassaan tuomiossa Rittinger ym. (C-492/17, EU:C:2018:1019) katsonut, että yhden tuomarin kokoonpanon esittämä ennakkoratkaisupyyntö voidaan unionin oikeuden kannalta ottaa tutkittavaksi riippumatta siitä, onko kansallisia menettelysääntöjä noudatettu vai ei. Unionin tuomioistuin ei kuitenkaan ole tutkinut kysymystä siitä, onko kyseinen 267 artiklan toinen kohta esteenä kansalliselle säännökselle, jolla rajoitetaan mahdollisuutta esittää sille ennakkoratkaisupyyntö.

38 Tässä tilanteessa Landgericht Ravensburg päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [puitedirektiivin] 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 tarkoitetulla 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:

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 tarkoitetulla 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 kuuteen ensimmäiseen 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?”

Pyynnöt asian käsittelyn suullisen vaiheen uudelleen aloittamisesta

39 Julkisasiamiehen esitettyä ratkaisuehdotuksensa Saksan hallitus ja Mercedes-Benz Group ovat unionin tuomioistuimen kirjaamoon 11.7. ja 14.7.2022 toimittamillaan asiakirjoilla pyytäneet, että asian käsittelyn suullinen vaihe aloitettaisiin uudelleen unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 83 artiklan mukaisesti.

40 Mercedes-Benz Group vetoaa pyyntönsä tueksi pääasiallisesti siihen, että julkisasiamies on katsonut ratkaisuehdotuksensa 49 kohdassa virheellisesti, että sellaisen ajoneuvon hallussapito, joka ei ole unionin ympäristönsuojelulainsäädännön säädösten mukainen, koska sen epäpuhtauspäästöt ylittävät säädetyt raja-arvot, aiheuttaa tälle ostajalle myös aineetonta vahinkoa. Kansallinen tuomioistuin ei nimittäin ole tuonut esiin mahdollisen aineettoman vahingon olemassaoloa, eikä asianosaisilla ole ollut tilaisuutta lausua siitä.

41 Saksan hallitus vetoaa pyynnössään pääasiallisesti yhtäältä siihen, että julkisasiamiehen ratkaisuehdotus perustuu uusiin seikkoihin, joista asianosaisilla ei vielä ole ollut tilaisuutta lausua, koska siinä viitataan puitedirektiivin liitteeseen IX ja sen 0 kohtaan. Toisaalta kyseinen hallitus kiistää kyseisen 0 kohdan pätevyyden.

42 Mainittu hallitus toteaa lisäksi olevansa eri mieltä julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksesta, koska siinä ei oteta huomioon puitedirektiivin ja kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista 25.5.1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/44/EY (EYVL 1999, L 171, s. 12) välistä suhdetta. Yhtäältä olisi viimeksi mainitun direktiivin yleisen rakenteen vastaista myöntää kuluttajalle oikeus korvaukseen tavallisen tuottamuksen perusteella. Toisaalta puitedirektiivin mukaisen vaatimustenmukaisuustodistuksen ei voida katsoa vastaavan valmistajan antamaa takuuta.

43 Tässä yhteydessä on muistutettava yhtäältä, että Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännössä ja unionin tuomioistuimen työjärjestyksessä ei määrätä kyseisen perussäännön 23 artiklassa tarkoitettujen osapuolten mahdollisuudesta esittää huomautuksia vastaukseksi julkisasiamiehen ratkaisuehdotukseen (tuomio 16.11.2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim ym., C-748/19–C-754/19, EU:C:2021:931, 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

44 Toisaalta SEUT 252 artiklan toisen kohdan mukaan julkisasiamiehen tehtävänä on täysin puolueettomana ja riippumattomana esittää julkisessa istunnossa perustellut ratkaisuehdotukset asioissa, jotka Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön mukaan vaativat hänen myötävaikutustaan. Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus tai perustelut, joiden päätteeksi hän päätyy siihen, eivät sido unionin tuomioistuinta. Näin ollen se, että osapuoli ei yhdy julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksessa todettuun – riippumatta ratkaisuehdotuksessa tutkituista kysymyksistä –, ei sellaisenaan voi olla peruste asian käsittelyn suullisen vaiheen aloittamiseksi uudelleen (tuomio 16.11.2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim ym., C-748/19–C-754/19, EU:C:2021:931, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

45 Unionin tuomioistuin voi tosin työjärjestyksensä 83 artiklan perusteella julkisasiamiestä kuultuaan milloin tahansa määrätä asian käsittelyn suullisen vaiheen aloitettavaksi uudelleen erityisesti, jos unionin tuomioistuin katsoo, ettei sillä ole riittävästi tietoa asiasta, tai jos osapuoli on suullisen vaiheen päättyneeksi julistamisen jälkeen vedonnut uuteen seikkaan, joka voi olennaisesti vaikuttaa unionin tuomioistuimen ratkaisuun, taikka jos asia olisi ratkaistava sellaisella perusteella, josta osapuolilla ei ole ollut tilaisuutta lausua.

46 Tässä tapauksessa unionin tuomioistuin kuitenkin toteaa, että sillä on kaikki ratkaisun antamiseksi tarvittavat tiedot ja ettei nyt käsiteltävää asiaa ole ratkaistava sellaisilla perusteilla, joista osapuolilla ei ole ollut tilaisuutta lausua. Tämän tuomion 39 kohdassa mainituista kahdesta asian käsittelyn suullisen vaiheen uudelleen aloittamista koskevasta pyynnöstä ei myöskään ilmene mitään uutta seikkaa, joka voisi olennaisesti vaikuttaa ratkaisuun, joka unionin tuomioistuimen on annettava tässä asiassa.

47 Näin ollen unionin tuomioistuin katsoo julkisasiamiestä kuultuaan, että asian käsittelyn suullista vaihetta ei ole määrättävä aloitettavaksi uudelleen.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Tutkittavaksi ottaminen

48 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee seitsemännellä kysymyksellään pääasiallisesti, onko SEUT 267 artiklan toista kohtaa tulkittava siten, että se on esteenä kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan yhden tuomarin kokoonpanon on muun muassa sen käsiteltäväksi saatetun asian periaatteellisen merkityksen vuoksi siirrettävä tämä asia siviiliasioiden jaostolle, johon kuuluu kolme tuomaria, ja luovuttava itse esittämästä ennakkoratkaisupyyntöä unionin tuomioistuimelle kyseisessä asiassa.

49 Mercedes-Benz Group väittää, että seitsemättä ennakkoratkaisukysymystä ei voida ottaa tutkittavaksi, koska unionin tuomioistuimella ei ole SEUT 267 artiklan nojalla esitetyn ennakkoratkaisupyynnön yhteydessä toimivaltaa lausua kansallisen lainsäädännön yhteensopivuudesta unionin oikeuden kanssa.

50 Saksan hallitus katsoo, että unionin tuomioistuimen vastaus tähän kysymykseen ei ole tarpeen, jotta ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin voisi ratkaista pääasian.

51 Komission mukaan kysymys siitä, onko yhden tuomarin kokoonpanolla kansallisen oikeuden mukaan oikeus esittää unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisupyyntö, ei ole merkityksellinen tämän asian ratkaisun kannalta, kun asia koskee korvausoikeutta, jonka ajoneuvon ostaja väittää itsellään olevan ajoneuvon valmistajaa kohtaan sillä perusteella, että kyseisessä ajoneuvossa on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan nojalla kielletty estolaite. Lisäksi tämä kysymys on komission mukaan hypoteettinen, koska ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, ettei pääasiassa ole käytetty oikeussuojakeinoa silloin, kun asia saatettiin unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi.

52 On muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 267 artiklalla käyttöön otetussa unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisessä yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Kun esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeuden tulkintaa, unionin tuomioistuimella on näin ollen periaatteessa velvollisuus antaa ennakkoratkaisu (tuomio 15.7.2021, The Department for Communities in Northern Ireland, C-709/20, EU:C:2021:602, 54 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

53 Tästä seuraa, että unionin oikeutta koskevilla kysymyksillä oletetaan olevan merkitystä asian ratkaisemisen kannalta. 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 unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (tuomio 24.11.2020, Openbaar Ministerie (Asiakirjavääränokset), C-510/19, EU:C:2020:953, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

54 Nyt käsiteltävässä asiassa on todettava, että seitsemäs kysymys koskee SEUT 267 artiklan toisen kohdan tulkintaa ja että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei ole selittänyt syitä, joiden vuoksi kyseisen määräyksen tulkinta on tarpeen sen käsiteltäväksi saatetun asian ratkaisemiseksi.

Se on nimittäin tyytynyt toteamaan, että yhden tuomarin kokoonpanossa toimivan tuomioistuimen toimivalta saattaa tämä ennakkoratkaisupyyntö unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi voidaan riitauttaa. Se ei sitä vastoin täsmennä, millä tavalla ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevaan päätökseen tai tarvittaessa ratkaisuun, jolla asian käsittely päätetään, vaikuttaisi mahdollinen menettelyvirhe, joka johtuisi siitä, että yhden tuomarin kokoonpano on esittänyt unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisupyynnön siirtämättä pääasiaa kollegiaaliseen ratkaisukokoonpanoon. Ennakkoratkaisupyynnöstä ei etenkään ilmene, että siihen olisi menettelyn tässä vaiheessa haettu muutosta vetoamalla siihen, että sitä rasittaisi tällainen virhe.

55 Seitsemäs kysymys on näin ollen jätettävä tutkimatta.

Asiakysymys

Alustavat huomautukset

56 Ensinnäkin on syytä muistuttaa, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan mukaan ”estolaitteella” tarkoitetaan ”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”.

57 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että tämän tuomion 24 kohdassa tarkoitetulla ohjelmistolla on otettu käyttöön lämpötilaikkuna, jonka vaikutuksesta pakokaasujen kierrätys on täysin tehokasta vain, kun ulkolämpötila ei laske tietyn rajan alapuolelle. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin täsmentää tältä osin, että pakokaasujen kierrätysaste ja siten päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuus vähenevät jo ulkolämpötilan ollessa yli 0 °C eli lämpötilassa, joka kuuluu sellaisiin olosuhteisiin, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvojen tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana asetuksen
N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

58 Unionin tuomioistuin on todennut sellaisen lämpötilaikkunan osalta, joka on vastaavanlainen kuin pääasiassa kyseessä oleva lämpötilaikkuna, että asetuksen
N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että laite, joka takaa mainitussa asetuksessa säädettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamisen ainoastaan ulkolämpötilan ollessa 15–33 °C ja ajettaessa alle 1 000 metrin korkeudessa, on kyseisen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite (ks. vastaavasti tuomio 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, 47 kohta).

59 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa tältä osin, että pääasian asianosaisten kesken on kiistanalaista, minkä konkreettisen ulkolämpötilan alapuolella takaisinkierrätys heikkenee ja miten paljon. On kuitenkin muistutettava, että SEUT 267 artiklassa tarkoitetussa menettelyssä, joka perustuu kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen tehtävien selkeään jakoon, yksinomaan kansallinen tuomioistuin on toimivaltainen toteamaan sen ratkaistavaksi saatetun riita-asian tosiseikat ja arvioimaan niitä sekä tulkitsemaan ja soveltamaan kansallista lainsäädäntöä (tuomio 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on siis tarvittaessa

ratkaistava, onko tämän tuomion 24 kohdassa tarkoitettu ohjelmisto tämän tuomion 58 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä esitettyjen täsmennysten valossa asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite.

60 Toiseksi asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädetään, että päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Tästä kiellosta on kuitenkin kolme poikkeusta, joista ainoa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan merkityksellinen poikkeus sisältyy kyseisen 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaan. Tämä poikkeus koskee tilannetta, jossa ”laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi”.

61 Koska asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetään poikkeuksesta päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttökieltoon, sitä on tulkittava suppeasti (tuomio 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, 50 kohta).

62 Kyseisen säännöksen sanamuodosta itsestään ilmenee, että siinä säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan kuuluakseen estolaitteen tarpeen on oltava perusteltu paitsi moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta myös ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi. Kun nimittäin otetaan huomioon, että mainitussa säännöksessä käytetään rinnastuskonjunktiota ”ja”, sitä on tulkittava siten, että siinä säädetyt edellytykset ovat kumulatiivisia (tuomio 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, 61 kohta).

63 Tältä osin kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä säädetty kielto menettäisi merkityksensä ja tehokkaan vaikutuksensa, jos valmistajilla olisi lupa varustaa ajoneuvot tällaisilla estolaitteilla pelkästään kyseisten ajoneuvojen moottorin suojaamiseksi likaantumiselta ja vanhentumiselta (ks. vastaavasti tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 113 kohta).

64 Näin ollen on niin, että jos pääasiassa kyseessä olevan kaltainen ohjelmisto on luokiteltava estolaiteeksi, se voi olla oikeutettu kyseisen poikkeuksen nojalla vain, jos osoitetaan, että kyseinen laite on välttämättä tarpeen, jotta voidaan välttää pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmän jonkin rakenneosan toimintahäiriöstä johtuvat moottorin vaurioitumisen tai vahingoittumisen välittömät riskit, jotka ovat niin vakavia, että niistä aiheutuu konkreettinen vaara mainitulla järjestelmällä varustettua ajoneuvoa ajettaessa (ks. vastaavasti tuomio 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, 62 kohta).

65 Unionin tuomioistuin on lisäksi todennut sellaisen lämpötilaikkunan osalta, joka on vastaavanlainen kuin pääasiassa kyseessä oleva lämpötilaikkuna, että vaikka on totta, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa ei aseteta nimenomaisesti muita edellytyksiä kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen soveltamiseksi, on kuitenkin niin, että estolaite, jonka pitäisi moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi toimia tavanomaisissa liikenneolosuhteissa suurimman osan vuodesta, olisi selvästi ristiriidassa kyseisen asetuksen tavoitteen kanssa, josta poikkeaminen sallitaan mainitussa säännöksessä vain tarkoin määritellyissä tilanteissa, ja johtaisi myös siihen, että ajoneuvojen NOx-päästöjen rajoittamisen periaatetta sellaisenaan loukattaisiin suhteettomasti (tuomio 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, 63 kohta).

66 Unionin tuomioistuin totesi näin ollen, ettei tällaista estolaitetta voida oikeuttaa kyseisen säännöksen nojalla. Sen hyväksyminen, että tällainen estolaite voisi kuulua mainitussa säännöksessä säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan, johtaisi siihen, että kyseistä poikkeusta sovellettaisiin suurimman osan vuotta unionin alueella vallitsevissa todellisissa ajo-olosuhteissa, jolloin mainitussa 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä vahvistettua tällaisten estolaitteiden kiellon periaatetta voitaisiin käytännössä soveltaa harvemmin kuin mainittua poikkeusta (tuomio 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, 64 ja 65 kohta).

67 Tämän tuomion 60–66 kohdassa mainittujen edellytysten soveltamiseksi tarvittava tosiseikkojen arviointi on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävä.

Ensimmäinen ja toinen kysymys

68 Ensimmäisellä ja toisella kysymyksellään, joihin on vastattava yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko puitedirektiivin 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 niillä suojataan yleisten etujen lisäksi moottoriajoneuvon yksittäisen ostajan erityisiä etuja ajoneuvon valmistajaan nähden, kun ajoneuvossa on viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu kielletty estolaite.

69 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että nämä kysymykset perustuvat siihen, että kyseisen tuomioistuimen mukaan unionin oikeuden vastaisen moottoriajoneuvon yksittäisen ostajan mahdollisuus käyttää BGB:n 823 §:n 2 momentissa säädettyä oikeutta korvaukseen edellyttää sitä, että muiden suojaamiseksi säädettyä lakia on rikottu.

70 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan osalta on syytä muistuttaa, että kyseisen asetuksen tavoitteena on sen johdanto-osan ensimmäisestä ja kuudennesta perustelukappaleesta ilmenevin tavoin ympäristönsuojelun korkean tason takaaminen ja erityisesti dieselkäyttöisten moottoriajoneuvojen typen oksidien (NOx) päästöjen huomattava vähentäminen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi (tuomio 14.7.2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, 43 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Mainitun asetuksen 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä säädetyn päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käytön kiellon tarkoituksena on nimenomaan rajoittaa pakokaasupäästöjä ja edistää siten samalla asetuksella olevaa ympäristönsuojelutavoitetta (ks. vastaavasti tuomio 8.11.2022, Deutsche Umwelthilfe (Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä), C-873/19, EU:C:2022:857, 57 kohta).

71 Näin ollen on katsottava, että viimeksi mainitulla säännöksellä, samoin kuin asetuksella, johon se kuuluu, pyritään ympäristönsuojelun korkean tason takaamista koskevaan yleiseen tavoitteeseen.

72 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 40 kohdassa, asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 3 kohdassa säädetty valmistajien velvollisuus antaa ajoneuvon ostajalle sen ostohetkellä asiakirja, josta ilmenevät hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutusluvut, liittyy tähän yleiseen tavoitteeseen. Kuten kyseisen asetuksen johdanto-osan 17 perustelukappaleesta voidaan päätellä, tällä velvollisuudella pyritään siihen, että kuluttajat ja käyttäjät saavat ostopäätöstä tehdessään objektiivista ja täsmällistä tietoa ajoneuvojen saastuttavuudesta.

73 Ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen vastaamiseksi asetus N:o 715/2007 on kuitenkin sijoitettava asiayhteyteen, johon se kuuluu. Tältä osin kyseisen asetuksen 5 artiklaa on tutkittava paitsi kyseisen asetuksen eri säännösten myös sen unionissa voimassa olevan moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan säännöstön kannalta, johon sama asetus kuuluu (ks. vastaavasti tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 75 kohta).

74 Puitedirektiivin 3 artiklan 5 alakohdassa määriteltiin pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen moottoriajoneuvon EY-tyyppihyväksyntä siten, että sillä tarkoitetaan ”tyyppihyväksyntämenettelyä, jossa jäsenvaltio varmentaa, että ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön tyyppi on” kyseisen puitedirektiivin ja sen ”liitteessä IV tai XI lueteltujen säädösten sisältämien, sitä koskevien hallinnollisten säännösten ja teknisten vaatimusten mukainen”. Tämän liitteen IV, jonka otsikko on ”Luettelo ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntävaatimuksia koskevista säädöksistä”, I osassa, jonka otsikko on ”Luettelo rajoittamattomina sarjoina valmistettavien ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää koskevista säädöksistä”, mainittiin asetus N:o 715/2007 otsikon ”Kevyiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro 5 ja Euro 6)” alla.

75 On syytä muistuttaa myös, että puitedirektiivin 4 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädettiin, että jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, jotka täyttävät kyseisen puitedirektiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönoton.

76 Lopuksi asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohdassa säädetään, että valmistajan on osoitettava, että kaikki yhteisössä myydyt, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti.

77 Tämän tuomion 74–76 kohdassa mainituista säännöksistä seuraa yhtäältä, että puitedirektiivin soveltamisalaan kuuluville ajoneuvoille on suoritettava tyyppihyväksyntämenettely, ja toisaalta, että tyyppihyväksyntä voidaan myöntää vain, jos kyseessä oleva ajoneuvotyyppi täyttää asetuksen N:o 715/2007 säännökset ja erityisesti päästöjä koskevat säännökset, joihin kyseisen asetuksen 5 artikla kuuluu (tuomio 14.7.2022, Porsche Inter Auto ja Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, 52 kohta).

78 Näiden valmistajiin kohdistuvien EY-tyyppihyväksyntää koskevien vaatimusten lisäksi valmistajien on myös annettava ajoneuvon yksittäiselle ostajalle vaatimustenmukaisuustodistus. Puitedirektiivin 18 artiklan 1 kohdassa nimittäin säädettiin, että ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän haltijana valmistajan on toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus, joka seuraa jokaista valmista, keskeneräistä tai valmistunutta, hyväksytyn ajoneuvotyypin mukaisesti valmistettua ajoneuvoa.

79 Kyseisen puitedirektiivin 26 artiklan 1 kohdan mukaan tämä todistus on pakollinen ajoneuvon rekisteröintiä ja myyntiä tai käyttöönottoa varten. Tämä velvollisuus selittyy sillä, että mainitun puitedirektiivin 3 artiklan 36 alakohdassa esitetyn määritelmän mukaan ”valmistaja toimittaa [vaatimustenmukaisuustodistuksen] todistuksena siitä, että ajoneuvo, joka kuuluu [saman puitedirektiivin] mukaisesti hyväksytyn tyypin sarjaan, on tuotantohetkellä kaikkien säädösten mukainen”.

80 Sen lisäksi, että puitedirektiivin 46 artiklan tavoitteena on sellaisten sisämarkkinoiden luominen ja niiden toiminta, joille on ominaista valmistajien välinen rehellinen kilpailu, kyseisessä artiklassa säädetyillä seuraamuksilla on myös varmistettava, että ajoneuvon ostajalla on hallussaan

vaatimustenmukaisuustodistus, jonka avulla se voi puitedirektiivin liitteen IX mukaisesti saada ajoneuvon rekisteröidyksi missä tahansa jäsenvaltiossa tarvitsematta toimittaa täydentäviä teknisiä tietoja (tuomio 4.10.2018, komissio v. Saksa, C-668/16, EU:C:2018:802, 87 kohta).

81 Hankkiessaan hyväksytyn ajoneuvotyypin sarjaan kuuluvan ajoneuvon, joka näin ollen on varustettu vaatimustenmukaisuustodistuksella, yksittäinen ostaja voi siten kohtuudella edellyttää, että asetusta N:o 715/2007 ja erityisesti sen 5 artiklaa noudatetaan kyseisen ajoneuvon osalta (ks. vastaavasti tuomio 14.7.2022, Porsche Inter Auto ja Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, 54 kohta).

82 Näin ollen tämän tuomion 78–80 kohdassa mainituista puitedirektiivin säännöksistä seuraa, että puitedirektiivissä luodaan moottoriajoneuvojen valmistajan ja moottoriajoneuvon yksittäisen ostajan välille suora suhde, jonka tarkoituksena on taata ostajalle, että kyseinen ajoneuvo on asiaa koskevan unionin lainsäädännön mukainen. Erityisesti on niin, että koska ajoneuvon valmistajan on noudatettava asetuksen N:o 715/2007 5 artiklasta johtuvia vaatimuksia antaessaan vaatimustenmukaisuustodistuksen kyseisen ajoneuvon yksittäiselle ostajalle kyseisen ajoneuvon rekisteröintiä ja myyntiä tai käyttöönottoa varten, todistus mahdollistaa sen, että kyseistä ostajaa suojataan siltä, että kyseinen valmistaja ei noudata velvollisuuttaan saattaa markkinoille tämän säännöksen mukaisia ajoneuvoja.

83 Ei 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 tämän tuomion 24 kohdassa tarkoitetun ohjelmiston olemassaolosta. Tältä osin puitedirektiivissä säädetään nimittäin tilanteesta, jossa ajoneuvon rakenteeseen kuuluvan laitteen lainvastaisuus esimerkiksi asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan vaatimusten kannalta paljastuu vasta kyseisen tyyppihyväksynnän jälkeen. Puitedirektiivin 8 artiklan 6 kohdassa säädetään siten, että kyseinen viranomainen voi peruuttaa ajoneuvon tyyppihyväksynnän. Lisäksi mainitun puitedirektiivin 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 (ks. vastaavasti tuomio 14.7.2022, Porsche Inter Auto ja Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, 56 kohta). Lopuksi saman puitedirektiivin 30 artiklan 1 kohdassa säädettiin, 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.

84 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. Kun otetaan huomioon puitedirektiivin 26 artiklan 1 kohdassa ilmaistu sääntö, tämä lainvastaisuus on siis omiaan muun muassa aiheuttamaan epävarmuutta siitä, voidaanko kyseinen ajoneuvo rekisteröidä, myydä tai ottaa käyttöön, ja lopulta aiheuttaa vahinkoa lainvastaisella estolaitteella varustetun ajoneuvon ostajalle.

85 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen on vastattava, että puitedirektiivin 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 niillä suojataan yleisten etujen lisäksi moottoriajoneuvon yksittäisen ostajan erityisiä etuja ajoneuvon valmistajaan nähden, kun ajoneuvossa on viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu kielletty estolaite.

Kolmas ja neljäs kysymys

86 Ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen kolmanteen ja neljänteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Viides ja kuudes kysymys

87 Viidennellä ja kuudennella kysymyksellään, joita on tarkasteltava yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko unionin oikeutta tulkittava siten, että se on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon ostajalle aiheutuneen vahingon korvaamisen yhteydessä esteenä sille, että kyseisen ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä saatu etu vähennetään mainitun ajoneuvon palautettavasta ostohinnasta, ja muussa tapauksessa esteenä sille, että käyttöetu lasketaan saman ajoneuvon ostohinnan koko määrästä.

88 Tästä on todettava, että – kuten ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen annetusta vastauksesta ilmenee – puitedirektiivin 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.

89 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.

90 Kuten lisäksi tämän tuomion 80 kohdassa on pääasiallisesti todettu, jäsenvaltioiden asiana on puitedirektiivin 46 artiklan nojalla määrittää seuraamukset, joita sovelletaan puitedirektiivin säännösten noudattamatta jättämiseen. Näiden seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Lisäksi asetuksen N:o 715/2007 13 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

91 Näin ollen on todettava, että puitedirektiivin 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.

92 Koska unionin oikeudessa ei ole yksityiskohtaisia sääntöjä siitä, millä tavalla tällaisen ajoneuvon ostajat saavat tällaisen korvauksen, kunkin jäsenvaltion asiana on määrittää nämä yksityiskohtaiset säännöt.

93 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 asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädettyä kieltoa, ei kuitenkaan olisi tehokkuusperiaatteen mukainen.

94 Tällä varauksella on syytä muistuttaa, että kansallisten tuomioistuinten on valvottava, ettei unionin oikeusjärjestyksessä taattujen oikeuksien suojaaminen johtaisi siihen, että oikeudenhaltijat saavat perusteetonta etua (tuomio 25.3.2021, Balgarska Narodna Banka, C-501/18, EU:C:2021:249, 125 kohta).

95 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarkistettava, varmistetaanko kyseessä olevan ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä saadun edun vähentämisellä kyseiselle ostajalle riittävä korvaus, jos osoitetaan, että ostajalle on aiheutunut vahinkoa asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kielletyn estolaitteen asentamisesta kyseiseen ajoneuvoon.

96 Viidenteen ja kuudenteen kysymykseen on näin ollen vastattava, että unionin oikeutta on tulkittava siten, että koska unionin oikeudessa ei ole asiaa koskevia säännöksiä, asianomaisen jäsenvaltion oikeudessa on määritettävä säännöt, jotka koskevat asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon ostajalle tosiasiallisesti aiheutuneen vahingon korvaamista, ja tämän korvauksen on oltava oikeassa suhteessa aiheutuneeseen vahinkoon.

Oikeudenkäyntikulut

97 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 (suuri 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

niillä suojataan yleisten etujen lisäksi moottoriajoneuvon yksittäisen ostajan erityisiä etuja ajoneuvon valmistajaan nähden, kun ajoneuvossa on viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu kielletty estolaite.

2) **Unionin oikeutta on tulkittava siten, että koska unionin oikeudessa ei ole asiaa koskevia säännöksiä, asianomaisen jäsenvaltion oikeudessa on määritettävä säännöt, jotka koskevat asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella varustetun ajoneuvon ostajalle tosiasiallisesti aiheutuneen vahingon korvaamista, ja tämän korvauksen on oltava oikeassa suhteessa aiheutuneeseen vahinkoon.**

Allekirjoitukset