Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
ATHANASIOS RANTOS
esitatud 2. juunil 2022[1]

Kohtuasi C-100/21

QB

versus

Mercedes-Benz Group AG, varem Daimler AG

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Landgericht Ravensburg (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa))

Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Direktiiv 2007/46/EÜ – Mootorsõidukite tüübikinnitus – Artikli 18 lõige 1, artikli 26 lõige 1 ja artikkel 46 – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Artikli 5 lõige 2 – Diiselmootor – Saasteainete heitmed – Lämmastikoksiidi heitkoguste vähendamine piirava „temperatuurivahemiku“ abil – Katkestusseade – Ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki konkreetse ostja huvide kaitse – Õigus esitada autotootja vastu deliktilise kahju hüvitamise nõue – Hüvitise väljaarvutamise kord – Tõhususe põhimõte – ELTL artikkel 267 – Ainukohtuniku õigus esitada Euroopa Kohtule eelotsusetaotlus

I. Sissejuhatus

1. Käesolev eelotsusetaotlus on esitatud Euroopa Kohtu menetluses olevate kohtuasjade raames, milles käsitletakse diiselmootoriga sõidukite gaasiliste saasteainete, eelkõige lämmastikoksiidi (NOx) heitmeid puudutavate Euroopa Liidu õiguse sätete rikkumist. Eelkõige on Euroopa Kohus sellega seoses võtnud 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsuses CLCV jt (diiselmootori katkestusseade) (C-693/18, edaspidi „kohtuotsus CLCV“, EU:C:2020:1040) seisukoha „katkestusseadme“ määratluse kohta määruse (EÜ) nr 715/2007[2] artikli 3 punkti 10 tähenduses ja niisugusele katkestusseadmele loa andmise tingimuste kohta vastavalt kõnealuse määruse artikli 5 lõike 2 punktile a. Lisaks puudutavad kohtuasjad C-128/20, GSMB Invest; C-134/20, Volkswagen, ja C-145/20, Porsche Inter Auto ja Volkswagen, mille kohta esitasin ühise ettepaneku 23. septembril 2021[3], asjaomaste sõidukite juhtplokki integreeritud tarkvara määratletud „temperatuurivahemiku“ vastavust liidu õigusele.

[1] Algkeel: prantsuse.

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2007, L 171, lk 1), mida on muudetud komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 692/2008 (ELT 2008, L 199, lk 1; edaspidi „määrus nr 715/2007“).

[3] Ettepanek kohtuasjades GSMB Invest, Volkswagen ning Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ning C-145/20, EU:C:2021:758). Euroopa Kohus ei ole käesoleva ettepaneku koostamise ajal nendes kohtuasjades veel otsust teinud.

2. Käesolevas kohtuasjas küsib Landgericht Ravensburg (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa) Euroopa Kohtult, kas direktiiv 2007/46/EÜ [4] koosmõjus määrusega nr 715/2007 annab niisuguse sõiduki ostjale, mis ei pea kinni kõnealuses määruses kehtestatud NOx heitkoguste piirväärtustest, õiguse esitada autotootja vastu deliktilise kahju hüvitamise nõue, ja kui vastus on jaatav, siis millise hüvitise väljaarvutamise korra peavad liikmesriigid liidu õiguse järgimiseks kehtestama.

3. Samuti soovib kõnealune kohus teada, kas ELT artikliga 267 on vastuolus riigisisesed õigusnormid, mille kohaselt võib vaidluse lahendamiseks pädev ainukohtunik esitada Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse ainult siis, kui ta on enne saatnud kõnealuse kohtuasja tsiviilkolleegiumile, kes otsustas asja mitte üle võtta.

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

1. Määrus nr 715/2007

4. Määruse nr 715/2007 põhjendustes 1, 5 ja 6 on märgitud:

„(1) Siseturg on sisepiirideta ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine. […] Seepärast on vaja ühtlustada mootorsõidukite tüübikinnitusele seoses heitmetega esitatavad tehnilised nõuded, et vältida nõuete erinevusi liikmesriigiti ning tagada keskkonnakaitse kõrge tase.

[…]

(5) ELi õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamine nõuab jätkuvaid jõupingutusi sõidukite heitkoguste vähendamiseks. […]

(6) Diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi heitkoguste oluline vähendamine on eriti vajalik õhu kvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtustele vastamiseks. […]“.

5. Määruse artikli 1 „Sisu“ lõikes 1 on sätestatud:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse ühised tehnilised nõuded mootorsõidukite ja nende varuosade, näiteks varusaastetõrjeseadmete tüübikinnitusele seoses nende heitmetega.“

6. Kõnealuse määruse artiklis 3 „Mõisted“ on ette nähtud:

„Käesolevas määruses ja selle rakendusmeetmetes kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1), mida on muudetud komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrusega (EL) 2017/1151 (ELT 2017, L 175, lk 1; edaspidi „direktiiv 2007/46“).

10) „katkestusseade“ – konstruktsioonielement, mille abil mõõdetakse temperatuuri, sõiduki kiirust, mootori pöörlemiskiirust, ülekandemehhanismi, sisselasketorustiku rõhku või muid parameetreid, mis aktiveerivad, muudavad, lükkavad edasi või deaktiveerivad saastekontrollisüsteemi mis tahes osade toimet, vähendades nii saastekontrollisüsteemi tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel;

[…]“.

7. Kõnealuse määruse artikli 5 „Nõuded ja katsetused“ lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. Tootja varustab sõidukid selliselt, et komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid, oleksid konstrueeritud, valmistatud ja kokku monteeritud selliselt, et sõiduk on normaalse kasutamise korral kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega.

2. Keelatud on kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust. Keeldu ei kohaldata, kui:

a) seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks,

[…]“.

2. Direktiiv 2007/46

8. Direktiivi 2007/46[5] artiklis 1 „Sisu“ on sätestatud:

„Käesolev direktiiv kehtestab ühtlustatud raamistiku, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele, nimetatud sõidukite süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele, eesmärgiga hõlbustada nende registreerimist, müüki ja kasutuselevõtmist [Euroopa Liidu] piires.

[…]

Sõidukite ehitust ja töötamist käsitlevad tehnilised erinõuded sätestatakse käesoleva direktiivi rakendamist reguleerivates aktides, mille täielik loetelu on esitatud IV lisas.“

9. Direktiivi artikli 18 „Vastavustunnistus“ lõikes 1 on ette nähtud:

„Tootja kui sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik annab välja vastavustunnistuse, mis on kaasas iga komplektse, mittekomplektse või komplekteeritud sõidukiga, mis on toodetud vastavuses kinnitatud sõidukitüübiga.

[…]“.

[5] Direktiiv 2007/46 tunnistati kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrusega (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse vastavalt selle artiklile 88 alates 1. septembrist 2020 kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT 2018, L 151, lk 1). Arvestades kõnealuste asjaolude kuupäeva, jääb direktiiv 2007/46 siiski põhikohtuasja suhtes kohaldatavaks.

10. Kõnealuse direktiivi artikli 26 „Sõidukite registreerimine, müük ja kasutuselevõtmine“ lõikes 1 on sätestatud:

„Ilma et see piiraks artiklite 29 ja 30 sätete kohaldamist, registreerivad liikmesriigid ning lubavad müüa ja kasutusele võtta vaid sõidukeid, millel on kaasas vastavalt artiklile 18 väljastatud kehtiv vastavustunnistus.

[…]“.

11. Selle direktiivi artikkel 46 „Karistused“ on sõnastatud järgmiselt:

„Liikmesriigid määravad kindlaks käesoleva direktiivi ja eriti artiklis 31 sisalduvate või sellest artiklist tulenevate keeldude ja IV lisa I osas loetletud õigustloovate aktide sätete rikkumise korral kohaldatavad karistused ja võtavad kõik nende rakendamiseks vajalikud meetmed. Kindlaksmääratud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid edastavad kõnealused sätted komisjonile hiljemalt 29. aprilliks 2009 ja teavitavad komisjoni viivitamata kõikidest nende hilisematest muudatustest.“

B. Saksa õigus

12. Saksa tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „BGB“) § 823 „Kahju hüvitamise kohustus“ on sätestatud:

„1. Isik, kes kahjustab tahtlikult või hooletusest õigusvastaselt teise isiku elu, keha, tervist, vabadust, omandit või muud õigust, peab hüvitama teisele isikule sellest tekkinud kahju.

2. Sama kohustus kehtib isiku suhtes, kes rikub teise isiku kaitseks mõeldud seadust. Kui seaduse kohaselt on selle rikkumine võimalik ka ilma süüta, siis tekib hüvitamiskohustus ainult süü olemasolul.“

13. BGB § 826 „Teisele isikule heade kommete vastasel viisil tahtlikult tekitatud kahju hüvitamise kohustus“ on ette nähtud:

„Isik, kes tekitab teisele heade kommete vastasel viisil tahtlikult kahju, peab talle sellest tekkinud kahju hüvitama.“

14. 3. veebruari 2011. aasta määruse mootorsõidukite, nende haagiste ning nendele sõidukitele mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike EÜ tüübikinnituse kohta (mootorsõidukite EÜ tüübikinnituse määrus) (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung))[6] § 6 „Vastavustunnistus ja märgistus“ lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Iga kinnitatud tüübile vastava sõiduki kohta peab sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik välja andma vastavustunnistuse direktiivi [2007/46] artikli 18 alusel koosmõjus IX lisaga. Direktiivi [2007/46] artikli 18 lõike 3 alusel on vastavustunnistus koostatud selliselt, et selle võltsimine oleks välistatud.“

[6] *BGBl.* 2011 I, lk 126.

15. Kõnealuse määruse § 27 „Registreerimine ja müük“ lõikes 1 on sätestatud:

„Uusi sõidukeid, osiseid või eraldi seadmestikke, mille puhul on direktiivi [2007/46] IX lisa, direktiivi 2002/24/EÜ[7] IV lisa või direktiivi 2003/37/EÜ[8] III lisa alusel vaja vastavustunnistust, saab Saksamaal maanteeliikluses kasutamise eesmärgil müügiks pakkuda, müüa või turule lasta üksnes juhul, kui neil on kaasas kehtiv vastavustunnistus. Seda ei kohaldata sõidukite suhtes direktiivi [2003/37] artikli 8 tähenduses.“

16. Tsiviilkohtumenetluse seadustiku (Zivilprozessordnung, edaspidi „ZPO“) § 348 „Originaarse pädevusega ainukohtunik“ on sõnastatud järgmiselt:

„(1) Tsiviilkolleegiumis teeb ainukohtunikuna otsuse üks kolleegiumi liikmetest. See ei kehti juhul, kui:

[…]

(3) Ainukohtunik saadab kohtuasja tsiviilkolleegiumile ülevõtmiseks, kui

1. kohtuasi on faktilisest või õiguslikust aspektist eriti keeruline,

2. kohtuasi on põhimõttelise tähtsusega või

3. pooled taotlevad seda üksmeelselt.

Kolleegium võtab kohtuasja üle, kui esimese lause punktis 1 või 2 ette nähtud tingimused on täidetud. Pärast poolte ärakuulamist teeb ta selle kohta otsuse määrusega. Edasine üleandmine ainukohtunikule on välistatud.

[…]“.

III. Põhikohtuasi, eelotsuse küsimused ja menetlus Euroopa Kohtus

17. QB ostis 20. märtsil 2014 äriühingult Auto Y GmbH 29 999 euro eest kasutatud sõiduauto Mercedes Benz C 220 CDI, mille läbisõit oli 28 591 km (edaspidi „vaidlusalune sõiduk“). Sellesse sõidukisse, mille lasi turule autotootja Daimler AG ja mille esmane registreerimine toimus 15. märtsil 2013, on paigaldatud heiteklassi Euro 5 kuuluv diiselmootor OM 651.

18. Kõnealune sõiduk sisaldab mootori juhtimistarkvara (edaspidi „kõnealune tarkvara“), mis näeb ette temperatuurivahemiku (edaspidi „asjaomane temperatuurivahemik“), mille alusel vähendatakse heitgaasitagastuse määra, kui välistemperatuurid on külmemad, mistõttu suurenevad NOx heitkogused. Põhikohtuasja poolte vahel on vaidluse all, millisest konkreetsest välistemperatuurist alates ja millises mahus toimub heitgaasitagastuse määra vähenemine.

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiiv kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EMÜ (EÜT 2002, L 124, lk 1; ELT eriväljaanne 13/29, lk 399).

[8] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta direktiiv põllu- või metsamajanduslike traktorite, nende haagiste ja pukseeritavate vahetatavate masinate, ja nende masinate jaoks mõeldud süsteemide, nende osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse andmise kohta ja direktiivi 74/150/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT 2003, L 171, lk 1; ELT eriväljaanne 13/31, lk 311).

19. QB esitas Mercedes-Benz Group AG vastu hagi Landgericht Ravensburgi (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa), eelotsusetaotluse esitanud kohtusse, väites, et kõnealune tarkvara sisaldab peale asjaomaste temperatuurivahemike ka teisi määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadmeid, mis vähendavad saasteainete heite kontrollisüsteemide tõhusust tegelikus liikluses. Ta väidab, et Mercedes-Benz Group on teda sellega seoses tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil petnud ja on seega kohustatud maksma kahjuhüvitist. QB lisas, et kuna Mercedes-Benz Group tegutses tahtlikult, ei tule vaidlusaluse sõiduki kasutamise eest mingit tasu maksta. Sellegipoolest on ta ennetavalt valmis maksma läbitud kilomeetrite eest kasutustasu, mis määratakse kindlaks eelotsusetaotluse esitanud kohtu äranägemise järgi. QB leidis, et kasutustasu arvutamisel tuleks aluseks võtta maksimaalselt 75% ostuhinnast, sest heitekontrollisüsteem oli vigane.

20. Mercedes-Benz Groupi sõnul tuleneb kohtuotsusest CLCV, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses on katkestusseade vaid süsteem, mille abil tuvastatakse saasteainete heitmetega seotud laboratoorsele tüübikinnituskatsele iseloomulikud tingimused ja vähendatakse NOx heitmeid sihipäraselt üksnes EÜ tüübikinnitusmenetluse eesmärgil. Selline süsteem aga vaidlusaluses sõidukis puudub.

21. Mercedes-Benz Group ei eita, et heitgaasitagastuse määr väheneb juba siis, kui välistemperatuur on üle 0 °C. Nimelt, kui heitgaasitagastus toimuks liiga madalatel välistemperatuuridel, tekiks heitgaasisüsteemi osadel kondensatsioon, mis põhjustaks mitmesuguste ebasoovitavate ladestuste teket mootoris ja mootori korduv käitamine sellises seisundis võib seda püsivalt kahjustada. Seepärast tuleks mootori kaitseks heitgaasitagastust sõltuvalt välistemperatuurist vähendada. Tegemist on sisepõlemismootorite füüsikalis-tehnilisi omadusi arvestava tööstusprotsessiga, mille on kõik tootjad juba ammu kasutusele võtnud. Mercedes-Benz Group lisas, et isegi kui see protsess kujutab endast määruse nr 715/2007 tähenduses katkestusseadet, ei ole ta tegutsenud heade kommete vastasel viisil, seejuures väidab ta, et heitmeid puudutavate liidu õigusnormide puhul on ta lähtunud õigest või vähemasti põhjendatud käsitlusest.

22. Teise võimalusena väidab Mercedes-Benz Group, et QB-le ei ole kahju tekkinud, kuna vaidlusalusel sõidukil on kehtiv EÜ tüübikinnitus, sõidukit saab piiranguteta kasutada ja sõiduki väärtus ei ole vähenenud. Peale selle arendas ta vabatahtliku hooldusmeetme raames vaidlusaluse sõiduki jaoks tarkvaravärskenduse ja andis selle QB kasutusse.

23. Eelotsusetaotluse esitanud kohus rõhutab, et arvestades kohtuotsusega CLCV, kujutab asjaomane temperatuurivahemik tema esialgse hinnangu kohaselt endast ebaseaduslikku katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses koosmõjus selle määruse artikli 5 lõikega 2. Siiski ei ole Mercedes-Benz Group tegutsenud heade kommete vastasel viisil, mis eeldab eriti taunitavat käitumist ja mille korral tuleb kavatsust, eesmärki, vahendeid ja tagajärgi üksikasjalikult hinnata. Sellega seoses ei saa välistada, et Mercedes-Benz Group ei püüdnud vaidlusaluse sõiduki turule laskmisel määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikele 2 antud tõlgendusega potentsiaalseid ostjaid tahtlikult kahjustada. Järelikult ei saaks QB-l olla BGB §-st 826 tulenevat õigust esitada deliktilise kahju hüvitamise nõue.

24. Küll aga võib QB-l olla selline õigus esitada kahju hüvitamise nõue BGB § 823 lõike 2 alusel, milles käsitletakse lihtsat hooletust. See säte eeldab aga teist isikut kaitsva seaduse rikkumist, mis Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) praktika kohaselt tähendab, et selle eesmärk on kaitsta vähemalt üksikisikut või isikute rühma konkreetse õigushüve rikkumise eest. Piisab sellest, kui selle seadusega kaitstakse ka üksikisiku huve, mis on osa seaduse

eesmärkidest, isegi kui kõnealune seadus puudutab peamiselt üldisi huve. Lisaks eeldab see säte, et oht, mille eest seadus peaks kaitsma, on realiseerunud konkreetse kahjuna ja konkreetselt kahju kannatanud isik kuulub rikutud seaduse kohaldamisalasse. Seetõttu tekib küsimus, kas direktiivi 2007/46 artikli 18 lõike 1, artikli 26 lõike 1 ja artikli 46 koosmõjus määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 eesmärk on kaitsta lisaks üldistele huvidele ka sõiduki konkreetset ostjat liidu õiguse nõudeid eirava sõiduki ostmise eest, eelkõige juhul, kui sellesse on paigaldatud kõnealuse määruse tähenduses keelatud katkestusseade.

25. Saksamaa kohtupraktikas ja õiguskirjanduses ollakse selles küsimuses erinevatel seisukohtadel. Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) leiab, et kuigi direktiiviga 2007/46 ette nähtud vastavustunnistusel olev teave puudutab ka sõiduki konkreetset ostjat isiklikul tasandil, ei kaitse see ostja majandusliku enesemääramise õigust. Teised liikmesriigi kohtud on seisukohal, et direktiivi 2007/46 artikli 18 lõige 1, artikli 26 lõige 1 ja artikkel 46 ning määruse nr 715/2007 artikli 5 lõige 2 kaitsevad ka üksikisikut.

26. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et isegi kui eeldada, et kõnealused sätted kaitsevad vaid üldisi õigushüvesid ja mitte konkreetsete ostjate huve, võib tõhususe põhimõte nõuda, et iga rikkumist, mille paneb autotootja toime hooletusest või tahtlikult, lastes turule sõidukeid, millesse oli paigaldatud ebaseaduslik katkestusseade, karistatakse sellega, et ostjal on õigus esitada tootja vastu deliktilise kahju hüvitamise nõue.

27. Juhul, kui QB-l oleks BGB § 823 lõike 2 alusel õigus esitada kahju hüvitamise nõue, küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas kohaldatavatele liidu õigusnormidele praktilise toime andmiseks on vaja, et sõiduki kasutamisest saadud hüved jäetakse kahjuhüvitisega tasaarvestamata või tasaarvestatakse vaid piiratud ulatuses. Ka selles küsimuses on liikmesriigi kohtupraktikas ja õiguskirjanduses erinevaid tõlgendusi. Sellega seoses leiab Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus), et kahjuhüvitist reguleerivates riigisisestes õigusnormides sätestatud alusetu rikastumise keeldu arvestades ei või isikut, kellel on tekkinud kahju, seada soodsamasse olukorda, kui ta oleks olnud ilma kahju tekitava sündmuseta, ja et kahjuhüvitisega tuleb tasaarvestada ainult kõnealuse sündmusega kaasnevad hüved, ilma et kahju tekitaja olukorda ebaproportsionaalselt leevendataks.

28. Lõpuks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et ZPO § 348 lõike 3 punktide 1 ja 2 alusel on originaarse pädevusega kohtunik kohustatud saatma asja tsiviilkolleegiumile, et see võtaks asja üle, kui asi on faktilisest või õiguslikust aspektist eriti keeruline või põhimõttelise tähtsusega.[9] Ainukohtunikul ei ole selles osas mingit kaalutlusõigust. Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) praktikast tuleneb, et kõnealune kohtunik saab esitada – 23. mai 1949. aasta Saksamaa Liitvabariigi põhiseaduse (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland)[10] artikli 101 lõike 1 teises lauses sätestatud seaduse alusel moodustatud kohtu põhiseadusliku põhimõtte kohaselt – eelotsusetaotluse üksnes siis, kui kolleegium asja ülevõtmisest keeldub.

29. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et õiguskirjanduse kohaselt ei tohi riigisisene menetlusõigus piirata võimalust esitada ELTL artikli 267 teise lõike alusel eelotsusetaotlust, eriti kui asjaomane kohus leiab, et kõrgema kohtu õiguslik hinnang võib viia otsuseni, mis on liidu õigusega vastuolus. Seetõttu näib ELTL artikli 267 teisest lõigust tulenevat, et ZPO § 348 lõike 3

[9] Oma kirjalikes seisukohtades rõhutas QB, et riigisisest kohtupraktikat tõlgendatakse nii, et Euroopa Kohtule esitatav eelotsuse küsimus peab puudutama „põhimõttelise tähtsusega“ teemat.

[10] *BGBl.* 1949, lk 1.

punktid 1 ja 2 ei ole originaarse pädevusega ainukohtuniku esitatud eelotsusetaotluste suhtes kohaldatavad. Juhul, kui liidu õiguse esimust riigisisese menetlusõiguse ees ei ole sõnaselgelt märgitud, võib ainukohtuniku pädevust vaidlustada edasikaebemenetluse raames.

30. Neil asjaoludel otsustas Landgericht Ravensburg (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [direktiivi 2007/46] artikli 18 lõige 1, artikli 26 lõige 1, artikkel 46 koosmõjus määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 järgivad ka eesmärki kaitsta sõidukite konkreetsete ostjate huve?

Kui vastus on jaatav:

2. Kas hõlmatud on ka sõiduki ostja huvi hoiduda ostmast sõidukit, mis ei ole kooskõlas liidu õiguse nõuetega, eelkõige sellist sõidukit, millesse on paigaldatud keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses?

Kui esimesele eelotsuse küsimusele vastatakse eitavalt:

3. Kas liidu õigusega on vastuolus, kui sõiduki ostja, kes on soovimatult ostnud sõiduki, mille on tootja turule lasknud keelatud katkestusseadmega määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses, võib tsiviilõiguslikku deliktilise kahju hüvitamise nõuet, eelkõige ka sõiduki ostuhinna tagastamise nõuet – andes vastusooritusena üle sõiduki valduse ja omandi –, esitada erandkorras vaid siis, kui sõiduki tootja on tegutsenud tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil?

Kui vastus on jaatav:

4. Kas liidu õigusest tulenevalt peab sõiduki ostjal olema õigus esitada sõiduki tootja vastu tsiviilõiguslik deliktilise kahju hüvitamise nõue iga kord, kui sõiduki tootja on süüliselt (hooletusest või tahtlikult) lasknud turule sõiduki, millesse on paigaldatud keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses?

Olenemata esimesele, teisele, kolmandale ja neljandale eelotsuse küsimusele antavast vastusest:

5. Kas liidu õigusega on vastuolus riigisisesed õigusnormid, mis näevad ette, et kui deliktilise kahju hüvitamise nõudega esitab sõiduki ostja sõiduki tootja vastu nõude tagastada sellise sõiduki ostuhind, millesse on paigaldatud keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses, andes vastusooritusena üle sõiduki valduse ja omandi, siis toimub tasaarvestus sõiduki tegelikust kasutamisest saadud hüvega?

Kui vastus on eitav:

6. Kas liidu õigusega on vastuolus, kui sõiduki kasutamisest saadud hüve suurus arvutatakse ostuhinna täissumma alusel, ilma et võetaks arvesse keelatud katkestusseadme kasutamisest tulenevat sõiduki väiksemat väärtust ja/või tõsiasja, et ostja kasutas liidu õiguse nõudeid eiravat sõidukit soovimatult?

Olenemata esimesele, teisele, kolmandale, neljandale, viiendale ja kuuendale eelotsuse küsimusele antavast vastusest:

7. Kas ZPO § 348 lõige 3 on osas, milles see puudutab ELTL artikli 267 teise lõigu alusel eelotsusetaotluste tegemist, vastuolus liikmesriigi kohtute õigusega esitada ELTL artikli 267 teise lõigu alusel eelotsusetaotlusi, mistõttu ei ole see säte eelotsusetaotluste tegemisele kohaldatav?“

31. Oma kirjalikud seisukohad esitasid QB, Mercedes-Benz Group ja Euroopa Komisjon. Kõnealused pooled ja Saksamaa valitsus esitasid 8. märtsil 2022 toimunud kohtuistungil ka oma suulised seisukohad.

IV. Analüüs

A. Sissejuhatavad märkused

32. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et tema esialgse hinnangu kohaselt kujutab asjaomane temperatuurivahemik endast ebaseaduslikku katkestusseadet vastavalt määruse nr 715/2007 artikli 3 punktile 10 koosmõjus selle määruse artikli 5 lõike 2 punktiga a. Nimelt, kui saasteainete heite kontrollisüsteemi tõhusust vähendatakse juba siis, kui välistemperatuur on üle 0 °C, toimub see vähendamine olukorras, mida võib põhjendatult oodata sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel selle määruse artikli 3 punkti 10 tähenduses. Kõnealune kohus lisab, et asjaolu, et asjaomane temperatuurivahemik ei võimalda tuvastada tüübikinnituskatse parameetreid saasteainete heitmete taseme kontrollimiseks, on ebaoluline, kuna seda elementi ei nõua ei määruse nr 715/2007 artikli 5 lõige 2 ega ka kohtuotsus CLCV. Lisaks ei ole kõnealune temperatuurivahemik lubatud erandina selle määruse artikli 5 lõike 2 punkti a alusel, sest nimetatud kohtuotsuses on märgitud, et katkestusseadme kasutamine saab olla põhjendatud üksnes vahetu kahju tekkimise riskiga, mis tekitab sõiduki juhtimisel konkreetse ohu.[11] Ent käesoleval juhul väidab Mercedes-Benz Group, et asjaomase temperatuurivahemiku eesmärk on vältida ebasoovitavate ladestuste teket mootoris, st kaitsta seda kulumise eest, mis kõnealuse kohtu arvates ei näi vastavat rangetele nõuetele, mis Euroopa Kohus on kehtestanud selleks, et katkestusseade oleks seaduslik.

33. Sellega seoses märgin, et kohtuotsuses CLCV leidis Euroopa Kohus, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et „katkestusseade“ nimetatud sätte tähenduses on seade, mis tuvastab kõik kõnealuses määruses ette nähtud tüübikinnitusmenetluste kulgemisega seotud parameetrid, selleks et parandada nende menetluste käigus heitekontrollisüsteemi tõhusust ja seega saada sõidukile tüübikinnitus, isegi kui niisugust paranemist on võimalik pisteliselt märgata ka sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes.[12] Lisaks täpsustas Euroopa Kohus, et kõnealuse määruse artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseade, mis süstemaatiliselt parandab sõidukite heitekontrollisüsteemi tõhusust tüübikinnitusmenetluses, selleks et järgida selles määruses kindlaks määratud heitkoguste piirväärtusi ja seega saada nende sõidukite tüübikinnitus, ei või kuuluda selles sättes ette nähtud seadmete kasutamise keelust tehtud erandi alla, mis puudutab mootori kaitsmist kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutut kasutamist, isegi kui kõnealune katkestusseade aitab vältida mootori vananemist või määrdumist.[13]

[11] Vt kohtuotsus CLCV, punkt 114.

[12] Kohtuotsus CLCV, punkt 102.

[13] Kohtuotsus CLCV, punkt 115.

34. Kohtuasi, milles tehti otsus CLCV, puudutas sõidukeid, millesse oli paigaldatud tarkvara, millega saab muuta gaasiliste saasteainete heite kontrollisüsteemi vastavalt juhtimistingimustele.[14] Nimelt võimaldas see tarkvara tuvastada parameetrid, mis vastavad saasteainete heitmetega seotud laboratoorse tüübikinnituskatse parameetritele.

35. Erinevalt kõnealusest kohtuasjast, mis puudutab „ümberlülitussüsteemi“, käsitletakse kohtuasjades C-128/20, GSMB Invest; C-134/20, Volkswagen, ning C-145/20, Porsche Inter Auto ja Volkswagen nagu põhikohtuasjaski temperatuurivahemikku. Oma ühises ettepanekus nendes kolmes kohtuasjas[15] tegin Euroopa Kohtule ettepaneku asuda seisukohale, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb koosmõjus selle määruse artikli 5 lõikega 1 tõlgendada nii, et seade, mis mootorsõiduki tegelikes sõidutingimustes tagab heitgaasitagastuse täielikult ainult siis, kui välistemperatuur jääb vahemikku 15–33 °C ja liigeldakse kõrgusel alla 1000 meetri, samas kui väljaspool seda temperatuurivahemikku väheneb heitgaasitagastuse määr 10 °C jooksul ja üle 1000 meetri kõrgusel 250 meetri jooksul lineaarselt nullini – mille tagajärg on see, et NOx heitkogused suurenevad üle selles määruses kindlaks määratud piirväärtuste –, kujutab endast „katkestusseadet“.[16]

36. Käesolevas kohtuasjas märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et põhikohtuasja poolte vahel on vaidluse all, millisest konkreetsest välistemperatuurist alates ja millises mahus toimub heitgaasitagastuse määra vähenemine. Eelotsusetaotluse esitanud kohus, kellel on ainupädevus tuvastada ja hinnata põhikohtuasja faktilisi asjaolusid, peab analüüsima tingimusi, mille korral asjaomane temperatuurivahemik töötab. Nagu ma olen oma ettepanekutes[17] märkinud, oli ametlike andmete kohaselt keskmine temperatuur Saksamaal 2017. aastal 9,6 °C, 2018. aastal 10,4 °C ja 2019. aastal 10,2 °C. Võttes arvesse nimetatud andmeid ja aasta keskmist temperatuuri muudes Euroopa Liidu liikmesriikides[18], jääb eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesandeks kontrollida, kas kõnealune tarkvara vähendab saasteainete heite kontrollisüsteemi tõhusust „olukorras, mida võib põhjendatult oodata sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“. Jaatava vastuse korral kujutab see tarkvara endast määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses „katkestusseadet“.

37. Kui see on nii, siis jagan ma eelotsusetaotluse esitanud kohtu seisukohta, mille kohaselt ei saa selle seadme olemasolu õigustada kõnealuse määruse artikli 5 lõike 2 punktiga a, kui seadme ainus eesmärk on aidata vältida mootori vananemist või määrdumist.[19] Niisugune katkestusseade võib minu hinnangul kuuluda kõnealuse artikli 5 lõike 2 punkti a kohaldamisalasse ainult juhul, kui heitgaasitagastuse ajal tekkivad ladestused toovad kaasa häire, mis võib tekitada äkilise ja vahetu riski, et mootorile endale põhjustatakse kahju, mis tekitab konkreetse ohu sõiduki juhtimisel, isegi selle sõiduki korrapärase ja sobiva hoolduse korral.[20] Ka seda, kas niisugune häire võib ilmneda, peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus.

[14] Kohtuotsus CLCV, punkt 2.

[15] Vt käesoleva ettepaneku punkt 1.

[16] Vt selle ettepaneku punkt 104.

[17] Vt kohtuasjades GSMB Invest, Volkswagen ning Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758) tehtud ettepaneku punkt 100.

[18] Vt ka selle ettepaneku punkt 100.

[19] Vt selle kohta kohtuotsus CLCV, punkt 115.

[20] Vt selle kohta kohtuasjades GSMB Invest, Volkswagen ning Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758) tehtud ettepaneku punktid 125 ja 126.

38. Juhul kui pärast kontrollimist kinnitab eelotsusetaotluse esitanud kohus oma hinnangut, mille kohaselt kujutab asjaomane temperatuurivahemik endast ebaseaduslikku katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses, tekib küsimus niisuguse katkestusseadmega sõiduki ostja õiguse kohta esitada kahju hüvitamise nõue, mis on esimese kuue eelotsuse küsimuse ese.

B. Esimene ja teine eelotsuse küsimus

39. Esimese ja teise küsimusega, mida tuleb käsitleda koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2007/46 artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 tuleb tõlgendada nii, et need kaitsevad mootorsõiduki konkreetse ostja huve, eelkõige huvi hoiduda ostmast sõidukit, mis on varustatud määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadmega.

40. Selles osas tuleb märkida, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt nähtub määruse nr 715/2007 põhjendustest 1, 5 ja 6, et määruse eesmärk on tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja parandada õhu kvaliteeti liidus.[21] Selles määruses on mainitud mõisteid „tarbija“ ja „kasutaja“ vaid ühe korra ja seda nimelt põhjenduses 17, mille kohaselt on seoses sõidukite kütusekulu ja süsinikdioksiidi heitmetega „vaja tagada ka *tarbijate ja kasutajate* varustamine objektiivse ja täpse teabega“.[22] Lisaks on kõnealuse määruse artikli 4 lõikes 3 märgitud, et „[t]ootjad esitavad süsinikdioksiidheitmete ja kütusekulu andmed dokumendis, mis antakse sõiduki ostmisel sõiduki *ostjale*“.[23] See on ka ainus kord terves määruses, kui viidatakse „ostjale“. Sellest tulenevalt sätestab määrus nr 715/2007 konkreetsed tarbija ja ostja teavitamise kohustused seoses asjaomase sõiduki kütusekuluga, et nad saaksid teha teadliku otsuse, kas see sõiduk osta või mitte. Siiski näib, et need teavitamiskohustused on osa käesoleva määrusega taotletavast eesmärgist tagada keskkonnakaitse kõrge tase saasteainete heitkoguste vähendamise kaudu. Peale nende kohustuste ei loo kõnealune määrus sõnaselget seost autotootja ja sõiduki konkreetse ostja vahel, et kaitsta viimase huve.

41. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõigetes 1 ja 2 on sätestatud, et tootja varustab sõidukid selliselt, et komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid, oleksid konstrueeritud, valmistatud ja kokku monteeritud selliselt, et sõiduk on normaalse kasutamise korral kooskõlas kõnealuse määruse ja selle rakendusmeetmetega, ja et keelatud on kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, välja arvatud erandjuhtudel. Seega puudutavad need sätted ainult tootjaid. Seetõttu jagan ma komisjoni seisukohta, et kõnealuse määruse kui sellise ja eelkõige selle artikli 5 lõigete 1 ja 2 eesmärk ei ole otseselt kaitsta ebaseadusliku katkestusseadmega mootorsõiduki konkreetse ostja huve.

42. Kahele esimesele küsimusele vastamiseks tuleb aga määrust nr 715/2007 käsitleda selle kontekstis. Nimelt on direktiiv 2007/46, millega kehtestatakse *raamistik* mootorsõidukite kinnitusele, kõnealuse määruse jaoks alusakt. Nagu on märgitud kõnealuse direktiivi põhjenduses 3, tuleks õigustloovate aktidega, mis määratlevad kohaldatavad tehnilised nõuded, eelkõige püüda tagada liiklusohutuse kõrge tase, tervise- ja keskkonnakaitse, energiatõhusus ning kaitse omavolilise kasutamise eest. Seega, vastupidi sellele, mida väidavad Mercedes-Benz Group ja Saksamaa valitsus, tuleneb minu arvates kõnealuse direktiivi sätetest, et selle direktiivi eesmärk on ka kaitsta ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki konkreetse ostja huve.

[21] Vt kohtuotsus CLCV, punktid 86, 87 ja 113.

[22] Kohtujuristi kursiiv.

[23] Kohtujuristi kursiiv.

43. Nimelt, direktiivi 2007/46 artikli 3 punktis 5 on määratletud „EÜ tüübikinnitus“ kui „menetlus, millega liikmesriik tõendab, et sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku tüüp vastab asjakohastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele, mis sisalduvad käesolevas direktiivis ja [selle] IV või XI lisas loetletud õigustloovates aktides“. Kõnealuse IV lisa „Sõiduki EÜ tüübikinnituse nõuete loetelu“ I osas „Õigustloovad aktid, millega kehtestatakse seeriaviisiliselt piiranguteta toodetavate sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuded“ on viidatud seoses „[v]äikeste tarbesõidukite heitgaaside (Euro 5 ja Euro 6)/teabe kättesaadavusega“ määrusele nr 715/2007.

44. Peale selle on märgitud direktiivi 2007/46 artikli 5 lõikes 1, et „[t]ootja vastutab tüübikinnitusasutuse ees tüübikinnitusmenetluse kõigi aspektide ja toodangu vastavuse tagamise eest, olenemata sellest, kas tootja on otseselt kaasatud sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku valmistamise kõigisse etappidesse või mitte“. Seega peab tootja sõidukitele EÜ tüübikinnituse taotlemisel järgima määruse nr 715/2007 artikli 5 lõiget 2.

45. Kuigi kõnealuste nõuete järgimine on vajalik EÜ tüübikinnituse jaoks, tuleb rõhutada, et *vastavustunnistuse kaudu* puudutavad need nõuded otseselt ka sõiduki konkreetset ostjat. Mõiste „vastavustunnistus“ on määratletud direktiivi 2007/46 artikli 3 punktis 36 kui „IX lisas sätestatud dokument, mille annab välja tootja ja mis tõendab, et käesoleva direktiivi kohaselt tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluv sõiduk vastab tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele“. IX lisa „EÜ vastavussertifikaat“ sisaldab punkti 0 „Eesmärgid“, mille kohaselt kinnitab *sõidukitootja* vastavustunnistuse väljaandmisega *ostjale*, et omandatud sõiduk vastab selle tootmise ajal Euroopa Liidus kehtinud õigusaktidele.[24] Seega, vastupidi määrusele nr 715/2007 loob direktiiv 2007/46 *sõnaselge seos*e autotootja ja sõiduki konkreetse ostja vahel tagamaks viimasele, et ostetud sõiduk vastab kohaldatavatele liidu õigusnormidele.

46. Sellega seoses on direktiivi 2007/46 artikli 18 lõikes 1 sätestatud, et tootja kui sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik annab välja vastavustunnistuse, mis on kaasas iga sõidukiga, mis on toodetud vastavuses kinnitatud sõidukitüübiga. See dokument on kõnealuse direktiivi artikli 26 lõike 1 alusel sõiduki registreerimiseks või müügiks kohustuslik. Veel on selle direktiivi artiklis 46 sätestatud, et liikmesriigid määravad kindlaks kõnealuse direktiivi ja eriti artiklis 31 sisalduvate või sellest artiklist tulenevate keeldude ja direktiivi 2007/46 IV lisa I osas loetletud õigustloovate aktide sätete rikkumise korral kohaldatavad karistused ja võtavad kõik nende rakendamiseks vajalikud meetmed. Euroopa Kohtu praktika kohaselt on artikli 46 peamine eesmärk luua toimiv siseturg, kus tootjate vahel valitseb aus konkurents, ja lisaks nimetatud eesmärgile peavad artiklis 46 ette nähtud karistused samuti tagama, et *sõiduki ostja* saaks vastavustunnistuse, mis võimaldab tal direktiivi IX lisa kohaselt sõiduki mis tahes liikmesriigis registreerida ilma täiendavaid tehnilisi dokumente esitamata.[25]

47. Nendest direktiivi 2007/46 erinevatest sätetest tuleneb, et EÜ tüübikinnituse raames peab tootja järgima eelkõige määruse nr 715/2007 artikli 5 lõigetes 1 ja 2 nimetatud katkestusseadmetega seotud nõudeid. Ainult sellisel juhul saab tootja anda sõiduki ostjale vastavustunnistuse, mis võimaldab ostjal sõidukit registreerida või müüa. Kõnealuse, endast garantiid kujutava tunnistuse eesmärk on seega kaitsta ostjat selle eest, et tootja ei täida oma kohustust lasta turule sõidukeid, mis vastavad kohaldatavatele liidu õigusnormidele.

[24] Seda sõnastust silmas pidades ei jaga ma Mercedes-Benz Groupi poolt kohtuistungil väljendatud seisukohta, et vastavustunnistus ei ole suunatud ostjale.

[25] 4. oktoobri 2018. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Saksamaa (C-668/16, EU:C:2018:802, punkt 87).

48. Siiski võib EÜ tüübikinnitus olla saadud nii, et kinnitusasutusele ei olnud teada, et sõidukil on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõigete 1 ja 2 tähenduses keelatud katkestusseade.[26] Samuti ei pruugi asjaomane sõiduk vastata kinnitatud tüübile. Kui müüakse sõidukit, millesse on paigaldatud niisugune ebaseaduslik seade, ei ole sellel sõidukil korrektset vastavustunnistust ja seega ei saa seda direktiivi 2007/46 artikli 26 lõike 1 alusel registreerida või edasi müüa. Sellises olukorras ei ole niisuguse sõiduki ostja huvid kaitstud, mis toob talle kaasa kahju.

49. Peale selle, nagu Euroopa Kohus märkis, kannab ostja varalist kahju, mis seisneb asjaomase sõiduki väärtuse vähenemises tulenevalt asjaolust, et seoses heitgaaside heite andmeid manipuleeriva tarkvara paigaldamise paljastamisega osutus sellise sõiduki ostmiseks tehtud makse vastusoorituseks puudustega sõiduk, mille väärtus on seetõttu väiksem.[27] Niisuguse sõiduki omamine, mis ei vasta keskkonnakaitset puudutavatele liidu õigusnormidele, ületades gaasiliste saasteainete heitkogustele kehtestatud piirväärtusi, põhjustab minu arvates sellele ostjale ka mittevaralist kahju.

50. Neil asjaoludel teen ettepaneku vastata esimesele ja teisele küsimusele, et direktiivi 2007/46 artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 tuleb tõlgendada nii, et need kaitsevad mootorsõiduki konkreetse ostja huve, eelkõige huvi hoiduda ostmast sõidukit, mis on varustatud määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadmega.

C. Kolmas kuni kuues eelotsuse küsimus

51. Kolmanda kuni kuuenda küsimusega, mida tuleb käsitleda koos,[28] soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2007/46 peab tõlgendama nii, et see kohustab liikmesriike nägema ette, et kui sõiduk on varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses, on sõiduki ostjal õigus esitada autotootja vastu kahju hüvitamise nõue, ja juhul kui vastus on jaatav, siis millises ulatuses peavad liikmesriigid nägema ette sõiduki tegelikust kasutamisest saadud hüvede tasaarvestamise kahjuhüvitisega.

52. Kõigepealt märgin, et QB esitas hagi Mercedes-Benz Groupi, st tootja vastu, mitte aga isiku vastu, kes talle kasutatud sõiduki müüs. Seega ei saa niisuguses kohtuasjas nagu põhikohtuasi kohaldada direktiivi 1999/44/EÜ[29], mis käsitleb tarbija ja müüja vahelisi suhteid. Lisaks ei tuginenud QB direktiivile 2005/29/EÜ[30], mis käsitleb ebaausaid kaubandustavasid, vaid deliktilisele vastutusele vastavalt BGB sätetele. Sellega seoses soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kuivõrd on kahju hüvitamise nõude esitamise õigust ja kahjuhüvitise arvutamise viisi puudutavad riigisisesed õigusnormid kooskõlas liidu õigusega.

[26] Vt selle kohta minu ettepanek kohtuasjades GSMB Invest, Volkswagen ning Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758), punkt 149.

[27] Vt selle kohta 9. juuli 2020. aasta kohtuotsus Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, punkt 34).

[28] Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et ta esitab kolmanda küsimuse juhul, kui vastus esimesele küsimusele on eitav. Lisaks on neljas küsimus kolmanda küsimuse alaküsimus. Sellele kohtule tarviliku vastuse andmiseks käsitlen ma siiski koos kõiki küsimusi, mis puudutavad õigust esitada kahju hüvitamise nõue ja selle ulatust.

[29] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiiv tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta (EÜT 1999, L 171, lk 12; ELT eriväljaanne 15/04, lk 223).

[30] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiiv 2005/29/EÜ, mis käsitleb ettevõtja ja tarbija vaheliste tehingutega seotud ebaausaid kaubandustavasid siseturul ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 84/450/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 97/7/EÜ, 98/27/EÜ ja 2002/65/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ebaausate kaubandustavade direktiiv) (ELT 2005, L 149, lk 22).

53. Deliktilise vastutuse kohta nähtub vastusest, mille soovitan anda kahele esimesele eelotsuse küsimusele, et direktiiv 2007/46 loob ostja ja tootja vahelises suhtes ostjale õigused, kui ta on ostnud sõiduki, millesse on paigaldatud määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseaduslik katkestusseade. Peale selle näeb direktiivi 2007/46 artikkel 46 ette, et liikmesriigid määravad kindlaks kõnealuse direktiivi IV lisa I osas loetletud õigustloovate aktide rikkumise korral kohaldatavad karistused ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende aktide rakendamiseks tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistustega.[31] Seda artiklit kohaldatakse seega olukorra suhtes, kus EÜ tüübikinnituse saamiseks on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõiget 2 rikkudes paigaldatud asjaomastesse sõidukitesse ebaseaduslik katkestusseade.[32]

54. Seetõttu peavad need karistused olema EÜ tüübikinnituse kontekstis kasulikud mitte ainult asjaomasele liikmesriigile, vaid ka ebaseadusliku katkestusseadmega sõiduki konkreetsele ostjale. Teisisõnu kohustab direktiiv 2007/46 liikmesriike ette nägema, et sõiduki ostjal on õigus esitada kahju hüvitamise nõue, kui tootja on pannud toime rikkumise, lastes niisuguse sõiduki turule. Ent kõnealune direktiiv sätestab üksnes selle, et liikmesriigid peavad rakendama tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid karistusi.[33]

55. Euroopa Kohtu praktika kohaselt on liidu õigusnormide puudumisel liikmesriikide ülesanne määrata pädevad kohtud ja kehtestada menetlusnormid nende kohtuasjade läbivaatamiseks, mille eesmärk on tagada isikutele liidu õigusest tulenevate õiguste kaitse.[34] Niisiis – v.a olukord, kus õigus esitada kahju hüvitamise nõue tuleneb asjakohaste tingimuste täidetuse korral just otse liidu õigusest – tuleb kindlaks määrata, kuidas heastada tekitatud kahju, nii et riigisisestes õigusaktides sätestatud kahju hüvitamise tingimused võimaldaksid tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid karistusi.

56. Käesoleval juhul küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus esiteks, kas liidu õigusega on kooskõlas, et katkestusseadmega sõiduki ostjal on õigus esitada tootja vastu tsiviilõiguslik deliktilise kahju hüvitamise nõue ainult juhul, kui tootja on tekitanud teisele heade kommete vastasel viisil tahtlikult kahju BGB § 826 tähenduses.

57. Olgu märgitud, et tõhususe põhimõttega[35] kooskõlas on kõnealuse kohtu ülesanne analüüsida, kas BGB §-s 826 sätestatud tingimused muudavad direktiivist 2007/46 sõiduki ostjale tuleneva kahju hüvitamise nõude esitamise õiguse kasutamise praktiliselt võimatuks või ülemäära raskeks. Jaatava vastuse korral ei ole need riigisisesed menetlusnormid liidu õigusega kooskõlas.

[31] Vastuseks Euroopa Kohtu kirjalikule küsimusele täpsustas Saksamaa valitsus vastavalt direktiivi 2007/46 artiklile 46 ja määruse nr 715/2007 artiklile 13 liikmesriigi tasandil rakendatavate erinevate karistuste laadi.

[32] Nagu kohtujurist Mengozzi oma ettepanekus kohtuasjas komisjon *vs*. Saksamaa (C-668/16, EU:C:2018:230, punkt 94) märkis, tuleb direktiivi 2007/46 artiklis 46 ette nähtud kohustust määrata selle direktiivi sätete rikkumise korral tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused kohaldada olenemata selle direktiivi artiklites 12 ja 30 sätestatud kohustusest taastada vastavus kinnitatud tüübile.

[33] Samamoodi näeb määruse nr 715/2007 artikli 13 lõige 1 ette, et liikmesriigid kehtestavad sätted karistuste kohta, mida kohaldatakse, kui tootjad kõnealuse määruse sätteid rikuvad, ning võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et neid sätteid rakendatakse tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistustega.

[34] 24. veebruari 2022. aasta kohtuotsus ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2010:113, punkt 63 ja seal viidatud kohtupraktika). Viidates oma kirjalikes seisukohtades eelkõige 16. veebruari 2017. aasta kohtuotsusele Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, punktid 49–60), leiab Mercedes-Benz Group, et vaidlusaluse sõiduki ostjal ei ole õigust saada kahjuhüvitist. Siiski näib mulle, et nimetatud kohtuotsuses esitatud arutluskäigus jõutakse sama lahenduseni, mille ma käesolevas kohtuasjas välja pakun.

[35] Selle põhimõtte kohta vt 6. oktoobri 2021. aasta kohtuotsus Consorzio Italian Management ja Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, punkt 63 ja seal viidatud kohtupraktika).

58. Siinkohal juhin tähelepanu, et eelotsusetaotluse esitanud kohus märkis oma otsuses, et on ebatõenäoline, et BGB §-s 826 sätestatud tingimused, nii nagu neid on tõlgendanud liikmesriigi kohtud, oleksid kooskõlas direktiivi 2007/46 artikliga 46, kuna nimetatud tingimustele vastavad ainult erandjuhud, ja seega õiguse praeguses seisus ei pea tootja kahju hüvitamise nõuet kartma, mistõttu puudub tal stiimul liidu õigusnorme täpselt järgida, et vältida enda deliktilist vastutust. [36]

59. Juhul kui eelotsusetaotluse esitanud kohus seda hinnangut kinnitab, peab ta järelikult viitama BGB § 823 lõikele 2, mille kohaldamine eeldab kõnealuse kohtu arvates, et tegu on lihtsa hooletusega. Märgin, et isegi kui eeldada, et asjakohaste liidu õigusnormide eesmärk on üksnes üldiste huvide kaitsmine, järgitaks neid kõnealuse kohtu hinnangul tõenäoliselt ainult siis, kui hooletusest tingitud rikkumise eest karistataks samuti sellega, et ostjatel oleks õigus esitada tootjate vastu deliktilise kahju hüvitamise nõue, ja kui tootjad peaksid sellega arvestama algusest peale.

60. Teiseks soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, et kas ebaseadusliku katkestusseadmega sõiduki ostja õiguse puhul nõuda kahju hüvitamist on liidu õigusega vastuolus, et sõiduki tegelikust kasutamisest saadud hüved tasaarvestatakse kõnealuse sõiduki ostuhinnaga.

61. Nagu nähtub Euroopa Kohtu praktikast, peab kahjuhüvitise vormi ja väljaarvutamise puhul olema liidu õiguse rikkumistega isikutele tekitatud kahju eest makstav hüvitis vastavuses kantud kahjuga, nii et oleks tagatud nende õiguste tõhus kaitse. [37] Nagu juba märgitud, tuleb direktiivi 2007/46 sätete rikkumisega isikule tekitatud kahju eest makstava hüvitise väljaarvutamise kord kindlaks määrata liikmesriikide õiguses. [38] Sellega seoses võivad liikmesriigi kohtud põhjendatult kontrollida, et liidu õiguskorraga tagatud õiguste kaitse ei tooks endaga kaasa õiguse subjektide alusetut rikastumist. [39]

62. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on seega kontrollida, mil määral tagab sõiduki tegelikust kasutamisest saadud hüvede – tavakasutuse korral – tasaarvestamine sõiduki ostuhinnaga ostjale piisava hüvitise. Kõnealune kohus märgib, et kohtuistungi kuupäeva seisuga oli QB läbinud vaidlusaluse sõidukiga üle 60 000 km, ja kui sõiduki kasutamisest saadud hüved tuleb tasaarvestada, on tasaarvestatava summa väljaarvutamiseks vaja hinnata, kui palju sõiduki väärtus vähenes. Nagu tuleneb käesoleva ettepaneku eelmises punktis viidatud kohtupraktikast, on kõnealusel kohtul õigus pidada silmas seda, et direktiiviga 2007/46 tagatud õiguste kaitse ei tooks endaga kaasa QB alusetut rikastumist. Seetõttu võib sõiduki tegelikust kasutamisest saadud hüved kõnealuse sõiduki ostuhinnaga tasaarvestada. Siiski on minu arvates selge, et kui tasaarvestamise tulemusena ei saa QB kantud kahju eest lõpuks mitte mingit hüvitist, ei taga see väljaarvutamise kord talle tõhusat kaitset ega ole liidu õigusega kooskõlas.

63. Kolmandaks soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas sõiduki kasutamisest saadud hüve suurus tuleb arvutada ostuhinna täissumma alusel, ilma et võetaks arvesse ebaseadusliku katkestusseadme kasutamisest tulenevat sõiduki väiksemat väärtust ja/või tõsiasja, et kasutati liidu õiguse nõudeid eiravat sõidukit. Ka siin ei ole liidu õigusnormide puudumisel Euroopa

[36] Mercedes-Benz Group vaidleb sellele eelotsusetaotluse esitanud kohtu seisukohale vastu, väites, et tootjate toimepandud liidu õiguse rikkumised võivad kaasa tuua märkimisväärseid trahve ja karistusi.

[37] Vt selle kohta 25. novembri 2010. aasta kohtuotsus Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punkt 92 ja seal viidatud kohtupraktika).

[38] Vt selle kohta 25. novembri 2010. aasta kohtuotsus Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punkt 94).

[39] Vt 25. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, punkt 125 ja seal viidatud kohtupraktika).

Kohtu ülesanne süüvida põhjalikult liikmesriikide õigusesse, et määrata kindlaks, kuidas kantud kahju hüvitist tuleks arvutada.[40] Ainus liidu õiguses sätestatud nõue on, et hüvitis peab olema piisav, st niisugune, et see tagaks ostja õiguste tõhusa kaitse.

64. Lõpuks märgin, et kuigi uute sõidukite tootjad peavad järgima direktiivi 2007/46 IV lisas osutatud nõudeid, eelkõige määruse nr 715/2007 artikli 5 lõigete 1 ja 2 kohaldamist,[41] puudutavad need deliktilise vastutuse kontekstis ka kasutatud sõidukeid, kui tootja on pannud toime rikkumise, paigaldades sõidukisse ebaseadusliku katkestusseadme.

65. Eeltoodust tulenevalt teen ettepaneku vastata kolmandale kuni kuuendale eelotsuse küsimusele, et direktiivi 2007/46 tuleb tõlgendada nii, et see kohustab liikmesriike nägema ette, et kui sõiduk on varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses, on sõiduki ostjal õigus esitada autotootja vastu kahju hüvitamise nõue. Liikmesriikide ülesanne on määrata kindlaks ostjale tekitatud kahju eest makstava hüvitise väljaarvutamise kord eeldusel, et tõhususe põhimõtte kohaselt on see hüvitis kantud kahju eest piisav.

D. Seitsmes eelotsuse küsimus

66. Seitsmenda küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt seda, kas ELTL artiklit 267 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus riigisisesed õigusnormid, mille kohaselt võib vaidluse lahendamiseks pädev ainukohtunik esitada Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse ainult siis, kui ta on enne saatnud kõnealuse kohtuasja tsiviilkolleegiumile, kes otsustas asja üle võtmata jätta.

1. Vastuvõetavus

67. Mercedes-Benz Group väidab, et seitsmes eelotsuse küsimus on vastuvõetamatu, kuna ELTL artikli 267 alusel algatatud menetluses ei ole Euroopa Kohus pädev lahendama küsimust, kas riigisisene meede on vastavuses liidu õigusega.[42]

68. Saksamaa valitsus rõhutas kohtuistungil, et see küsimus ei ole põhikohtuasja lahendamiseks tarvilik.

69. Komisjon märgib, et ta kahtleb kõnealuse küsimuse vastuvõetavuses. Nimelt ei oleks sellele antav vastus asjakohane lahendamaks põhikohtuasja, mis käsitleb sõiduki ostja õigust esitada kahju hüvitamise nõue, kui sõidukis on kasutatud ebaseaduslikku katkestusseadet. Lisaks näib, et kõnealune küsimus on hüpoteetiline. Nagu nähtub eelotsusetaotluse esitamise otsusest, ei olnud nimetatud otsust Euroopa Kohtusse pöördumise ajaks vaidlustatud. Seega ei näi võimalik vastus seitsmendale eelotsuse küsimusele olevat sellist laadi, mis annaks eelotsusetaotluse esitanud kohtule liidu õiguse tõlgenduse, mis võimaldab tal lahendada riigisisese õiguse menetluslikud küsimused, enne kui ta teeb tema menetluses oleva kohtuvaidluse kohta sisulise otsuse.[43]

[40] Selles osas nõustun Saksamaa valitsusega, et liikmesriigid peavad oma deliktiõiguse rakendamise kaudu saama otsustada, kuidas hüvitada isikule tekitatud kahju. Lisan siiski, et see deliktiõigus peab järgima liidu õiguses sätestatud põhimõtteid.

[41] Vt 24. jaanuari 2019. aasta kohtuotsus RDW jt (C-326/17, EU:C:2019:59, punkt 61).

[42] See menetluspool viitab eelkõige 29. novembri 2001. aasta kohtuotsusele De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, punkt 23).

[43] Komisjon viitab 2. juuli 2020. aasta määrusele S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, punktid 44 ja 48).

70. Mis puudutab seitsmenda eelotsuse küsimuse vastuvõetavust, siis eelotsusetaotlusest nähtub, et riigisiseste õigusnormide kohaselt peab asja lahendav ainukohtunik saatma selle tsiviilkolleegiumile, et viimane võtaks asja üle, kui see on faktilisest või õiguslikust aspektist eriti keeruline või põhimõttelise tähtsusega. Kõnealusest otsusest tuleneb, et eelotsusetaotluse esitanud kohus, st ainukohtunik, ei saatnud käesolevat kohtuasja tsiviilkolleegiumile ja pöördus oma eelotsusetaotlusega otse Euroopa Kohtu poole.

71. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib Euroopa Kohus keelduda liikmesriigi kohtu esitatud eelotsuse küsimusele vastamast vaid siis, kui on ilmne, et taotletaval liidu õiguse tõlgendusel puudub igasugune seos põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, kui probleem on hüpoteetiline või kui Euroopa Kohtule ei ole teada vajalikke faktilisi või õiguslikke asjaolusid, et anda tarvilik vastus talle esitatud küsimustele.[44]

72. Põhikohtuasi puudutab õigust esitada kahju hüvitamise nõue ja selle väljaarvutamise korda seoses niisuguse sõiduki konkreetse ostjaga, millesse on paigaldatud ebaseaduslik katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses. Isegi kui eeldada, et asjakohaste riigisiseste menetlusnormide kohaselt oleks eelotsusetaotluse esitanud ainukohtunik pidanud andma põhikohtuasja üle tsiviilkolleegiumile, siis Euroopa Kohtu praktika kohaselt on kuus esimest küsimust, mis käsitlevad õigust esitada kahju hüvitamise nõue, vastuvõetavad. Nimelt ei ole Euroopa Kohtu ülesanne kontrollida, kas otsus esitada eelotsusetaotlus on tehtud kooskõlas kohtukorraldust ja -menetlust reguleerivate riigisiseste õigusnormidega.[45]

73. Seitsmes eelotsuse küsimus puudutab ELTL artikli 267 enda tõlgendamist, millel ei ole tähtsust põhikohtuasja lahendamisel. Lisaks viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus vaid sellele, et ainukohtuniku pädevust saab vaidlustada edasikaebamise raames. Ent ühelt poolt ei täpsusta kõnealune kohus seda, millised tagajärjed võivad sellel eelotsusetaotluse esitamise otsusele olla. Teiselt poolt ei nähtu Euroopa Kohtule esitatud toimikust, et selles etapis oleks eelotsusetaotluse esitamise otsus edasi kaevatud.

74. Neil asjaoludel olen ma arvamusel, et seitsmenda eelotsuse küsimusega taotletud tõlgendus ei ole objektiivselt vajalik otsuse jaoks, mille eelotsusetaotluse esitanud kohus peab tegema.[46] Seetõttu on see küsimus minu arvates hüpoteetiline ja järelikult tuleb vastuvõetamatuse tõttu tagasi lükata.

2. Sisulised küsimused

75. Juhul, kui Euroopa Kohus peab seitsmendat eelotsuse küsimust vastuvõetavaks, tahaksin meenutada kohtupraktikat, mille kohaselt on liikmesriigi kohtutel kõige ulatuslikum pädevus esitada Euroopa Kohtule liidu õiguse asjasse puutuvate sätete tõlgendamise küsimus, kusjuures see õigus muutub viimase astme kohtute jaoks kohustuseks, välja arvatud Euroopa Kohtu praktikas tunnustatud erandite korral. Nii see õigus kui ka kohustus on nimelt omased ELTL artikliga 267 loodud liikmesriikide kohtute ja Euroopa Kohtu vahelisele koostöösüsteemile ning selle sättega liikmesriigi kohtutele usaldatud liidu õiguse kohaldamise ülesannetele. Seetõttu on kohtuasja menetleval liikmesriigi kohtul juhul, kui ta leiab, et asjas tekib liidu õiguse tõlgendamist

[44] 15. juuli 2021. aasta kohtuotsus The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, punkt 55).

[45] Vt selle kohta 13. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Rittinger jt (C-492/17, EU:C:2018:1019, punktid 29–34).

[46] Vt selle kohta 9. juuli 2020. aasta kohtuotsus Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, punkt 62 ja seal viidatud kohtupraktika). Samuti märgin, et eelotsusetaotluse esitanud kohus on esitanud sarnase küsimuse käesolevast kohtuasjast sõltumatutes kohtuasjades, täpsemalt kohtuasjades C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel; C-47/21, C. Bank ja Bank D. K, ning C-232/21, Volkswagen Bank ja Audi Bank.

või kehtivust käsitlev küsimus, vastavalt olukorrale õigus või kohustus esitada Euroopa Kohtule eelotsusetaotlus, ilma et selle õiguse kasutamist või selle kohustuse täitmist saaksid takistada õigusnormidest või kohtupraktikast tulenevad riigisisesed reeglid. [47]

76. Kui tegemist on liikmesriigi kohtuga, mille otsuste peale saab riigisisese õiguse kohaselt edasi kaevata, ei ole ELTL artikkel 267 vastuolus sellega, et Euroopa Kohtusse eelotsusetaotluse esitamisel saab kõnealuse kohtu otsuseid vaidlustada riigisiseses õiguses ette nähtud tavapäraste edasikaebamise võimaluste raames. Siiski ei saa sellise kaebuse tulemusena tehtav lahend piirata pädevust, mille ELTL artikkel 267 annab kõnealusele kohtule Euroopa Kohtusse pöördumiseks juhul, kui see kohus leiab, et tema lahendada olevas asjas on tekkinud küsimusi, mis puudutavad liidu õigusnormide tõlgendamist, mille jaoks on vaja Euroopa Kohtu seisukohta. [48] Seega eeldavad ELTL artikliga 267 loodud Euroopa Kohtu ja liikmesriikide kohtute vahelise koostöö süsteemi toimimine ja liidu õiguse esimuse põhimõte, et liikmesriigi kohtul on igas tema valitavas menetlusstaadiumis vabadus esitada Euroopa Kohtule mis tahes eelotsuse küsimused, mida ta vajalikuks peab [49], sh ka siis kui tegu on ainukohtunikuga. [50]

77. Seetõttu olen seisukohal, et ELTL artikliga 267 on vastuolus riigisisene õigusnorm, mis kohustab ainukohtunikku – kui ta leiab, et tema menetluses olevas kohtuasjas tekib liidu õiguse tõlgendamist või kehtivust käsitlev küsimus, mille jaoks on vaja Euroopa Kohtu seisukohta – esitama see küsimus tsiviilkolleegiumile ega saa seetõttu esitada eelotsusetaotlust Euroopa Kohtule. [51]

V. Ettepanek

78. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Landgericht Ravensburgi (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa) esitatud eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv), muudetud redaktsiooni artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 tuleb tõlgendada nii, et need kaitsevad mootorsõiduki konkreetse ostja huve, eelkõige huvi hoiduda ostmast sõidukit, mis on varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, muudetud redaktsiooni artikli 5 lõikele 2.

[47] 23. novembri 2021. aasta kohtuotsus IS (eelotsusetaotluse õigusvastasus) (C-564/19, EU:C:2021:949, punktid 68–70 ning seal viidatud kohtupraktika).

[48] Vt selle kohta 16. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, punkt 93).

[49] Vt selle kohta 16. juuli 2020. aasta kohtuotsus Adusbef jt (C-686/18, EU:C:2020:567, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).

[50] Vt selle kohta 13. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Rittinger jt (C-492/17, EU:C:2018:1019, punktid 29–34).

[51] Vt selle kohta 5. aprilli 2016. aasta kohtuotsus PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, punkt 36).

2. Direktiivi 2007/46 muudetud versiooni tuleb tõlgendada nii, et see kohustab liikmesriike nägema ette, et kui sõiduk on varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses, on sõiduki ostjal õigus esitada autotootja vastu kahju hüvitamise nõue. Liikmesriikide ülesanne on määrata kindlaks ostjale tekitatud kahju eest makstava hüvitise väljaarvutamise kord eeldusel, et tõhususe põhimõtte kohaselt on see hüvitis kantud kahju eest piisav.