



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

21. märts 2023*

Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Mootorsõidukite tüübikinnitus – Direktiiv 2007/46/EÜ – Artikli 18 lõige 1 – Artikli 26 lõige 1 – Artikkel 46 – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Artikli 5 lõige 2 – Mootorsõidukid – Diiselmootor – Saasteainete heitkogused – Heitgaasi tagastusklapp – Lämmastikoksiidide (NOx) heitkoguste vähendamine, mis on piiratud „temperatuurivahemikuga“ – Katkestusseade – Ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki konkreetse ostja huvide kaitse – Õigus saada hüvitist sõiduki tootja poolt kahju õigusvastasest tekitamisest tuleneva vastutuse alusel – Hüvitise arvutamise meetod – Tõhususe põhimõte – ETLT artikkel 267 – Vastuvõetavus – Euroopa Kohtusse pöördumine ainukohtuniku poolt

Kohtuasjas C-100/21,

mille ese on ETLT artikli 267 alusel Landgericht Ravensburgi (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa) 12. veebruari 2021. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 17. veebruaril 2021, menetluses

QB

versus

Mercedes-Benz Group AG, varem Daimler AG,

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president K. Lenaerts, asepresident L. Bay Larsen, kodade presidendid A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe ja P. G. Xuereb (ettekandja) ning kohtunikud M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Z. Csehi ja O. Spineanu-Matei,

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: ametnik M. Krausenböck,

arvestades kirjalikku menetlust ja 8. märtsi 2022. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

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

* Kohtumenetluse keel: saksa.

- Mercedes-Benz Group AG, esindajad: *Rechtsanwälte* M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner ja N. Wimmer,
- Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller ja D. Klebs,
- Euroopa Komisjon, esindajad: M. Huttunen, M. Noll-Ehlers ja K. Talabér-Ritz,

olles 2. juuni 2022. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada 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) (ELT 2007, L 263, lk 1), mida on muudetud komisjoni 7. mai 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 385/2009 (ELT 2009, L 118, lk 13) (edaspidi „raamdirektiiv“), artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 koostoimes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (EÜ) nr 715/2007, 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), artikli 5 lõikega 2, ning ELTL artikli 267 teist lõiku.
- 2 Taotlus on esitatud QB ja autotootja Mercedes-Benz Group AG, varem Daimler AG, vahelises kohtuvaidluses, mis puudutab õigust hüvitisele, millele QB tugineb, ja selle hüvitise suuruse arvutamist, mis talle võidakse maksta selle eest, et ta omandas diiselmootoriga sõiduki, mis oli varustatud tarkvaraga, mis vähendab sõiduki heitgaasitagastust olenevalt välistemperatuurist ja mis ei vasta liidu õigusest tulenevatele nõuetele.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Raamdirektiiv

- 3 Raamdirektiiv tunnistati alates 1. septembrist 2020 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 kehtetuks direktiiv 2007/46 (ELT 2018, L 151, lk 1). Arvestades põhikohtuasja asjaolude asetleidmise aega, jääb selle suhtes siiski kohaldatavaks raamdirektiiv.

4 Raamdirektiivi põhjenduses 3 oli märgitud:

„Süsteemidele, osadele, eraldi seadmestikele ja sõidukitele kohaldatavad tehnilised nõuded tuleks õigustloovates aktides ühtlustada ja täpsustada. Õigustloovate aktidega tuleks eelkõige püüda tagada liiklusohutuse kõrge tase, tervise- ja keskkonnakaitse, energiatõhusus ning kaitse omavolilise kasutamise eest.“

5 Raamdirektiivi artiklis 1 oli ette nähtud:

„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 ühenduse piires.

[...]

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

6 Raamdirektiivi artikli 3 punktides 5 ja 36 oli sätestatud:

„Käesolevas direktiivis ja IV lisas loetletud õigustloovates aktides kasutatakse järgmisi mõisteid, kui neis ei ole sätestatud teisiti:

[...]

5. „EÜ tüübikinnitus“ – menetlus, millega liikmesriik tõendab, et sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku tüüp vastab asjakohastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele, mis sisalduvad käesolevas direktiivis ja IV või XI lisas loetletud õigustloovates aktides;

[...]

36. „vastavustunnistus“ – 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;“.

7 Raamdirektiivi artikkel 4 oli sõnastatud järgmiselt:

„1. Liikmesriigid tagavad, et tüübikinnitust taotlevad tootjad täidavad oma käesolevast direktiivist tulenevaid kohustusi.

2. Liikmesriigid annavad tüübikinnituse vaid sellistele sõidukitele, süsteemidele, osadele või eraldi seadmestikele, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

3. Liikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, osasid ja eraldi seadmestikke, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

[...]“.

8 Raamdirektiivi artikli 8 lõikes 6 oli sätestatud:

„Tüübikinnitusasutus teavitab viivitamata teiste liikmesriikide tüübikinnitusasutusi igast sõiduki tüübikinnituse andmisest keeldumisest või tüübikinnituse tühistamisest ning esitab sellise otsuse põhjendused.“

9 Raamdirektiivi artikli 13 lõikes 1 oli ette nähtud:

„Tootja teavitab EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriiki viivitamata igast muudatusest infopaketi andmetes. Asjaomane liikmesriik otsustab vastavalt käesolevas peatükis sätestatud eeskirjadele, millist menetlust tuleb järgida. Vajadusel võib liikmesriik tootjaga konsulteerides otsustada, et anda tuleb uus EÜ tüübikinnitus.“

10 Raamdirektiivi artikli 18 lõikes 1 oli sätestatud:

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

[...]“.

11 Raamdirektiivi artikli 26 lõige 1 oli sõnastatud järgmiselt:

„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.

[...]“.

12 Raamdirektiivi artikli 30 lõikes 1 oli sätestatud:

„Kui EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriik leiab, et uued sõidukid, süsteemid, osad või eraldi seadmestikud, millel on olemas vastavustunnistus või millele on kantud tüübikinnitusmärk, ei vasta kinnitatud tüübile, võtab liikmesriik vajalikud meetmed (sealhulgas vajaduse korral tüübikinnituse tühistamine), et tagada toodetavate sõidukite, süsteemide, osade või eraldi seadmestike vastavusseviimine kinnitatud tüübiga. Nimetatud liikmesriigi tüübikinnitusasutus teavitab võetud meetmetest teiste liikmesriikide tüübikinnitusasutusi.“

13 Raamdirektiivi artiklis 46 oli ette nähtud:

„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 [Euroopa K]omisjoni viivitamata kõikidest nende hilisematest muudatustest.“

14 Raamdirektiivi IX lisas oli kirjeldatud EÜ vastavussertifikaadi sisu. Selle lisa punktis 0 oli sätestatud:

„Vastavussertifikaadi väljaandmisega kinnitab sõidukitootja ostjale, et omandatud sõiduk vastab selle tootmise ajal Euroopa Liidus kehtivatele õigusaktidele.

Peale selle saavad liikmesriikide pädevad asutused vastavussertifikaadi abil registreerida sõiduki, ilma et nad peaksid nõudma registreerimise taotlejalt muid tehnilisi dokumente.

[...].

Määrus nr 715/2007

15 Määruse nr 715/2007 põhjendustes 1, 5, 6 ja 17 on märgitud:

„(1) [...] 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. [...]

[...]

(17) Standarditud meetod sõidukite kütusekulu ja süsinikdioksiidi heitmete mõõtmiseks on vajalik selleks, et hoida ära tehniliste tõkete tekkimine liikmesriikide vahelises kaubanduses. Peale selle on vaja tagada ka tarbijate ja kasutajate varustamine objektiivse ja täpse teabega.“

16 Määruse artikli 1 lõikes 1 on ette nähtud:

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

17 Määruse artikli 3 punktis 10 on sätestatud:

„Käesolevas määruses ja selle rakendusmeetmetes kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

10) „katkestusseade“ – konstruktsioonelement, 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;“.

18 Sama määruse artikli 4 lõigetes 1–3 on sätestatud:

„1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdivad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle

rakendusmeetmetele. Samuti tõendavad tootjad, et kõik uued varu-saastetõrjeseadmed, mis vajavad tüübikinnitust ja mida ühenduses müüakse või võetakse kasutusele, saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele.

Need kohustused hõlmavad ka I lisas sätestatud heitkoguste piirväärtuste ja artiklis 5 viidatud rakendusmeetmete täitmist.

2. Tootjad tagavad, et tootmise vastavuse, saastetõrjeseadmete kulumiskindluse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimisel järgitakse tüübikinnitusmenetlust.

Lisaks peavad tootja võetavad tehnilised meetmed tagama summutitoru heitgaaside ja kütuseaurude tegeliku piiramise vastavalt käesolevale määrusele sõidukite normaalse kasutusaja jooksul normaalsetes kasutustingimustes. [...]

[...]

3. Tootjad esitavad süsinikdioksiidheitmete ja kütusekulu andmed dokumendis, mis antakse sõiduki ostmisel sõiduki ostjale.“

19 Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõiked 1 ja 2 on sõnastatud järgmiselt:

„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,

[...]“.

20 Määruse artiklis 13 on sätestatud:

„1. Liikmesriigid kehtestavad õigusaktidega trahvid käesoleva määruse sätete tootjate poolse rikkumise eest ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. [...]

2. Karistatavad rikkumised on:

[...]

d) katkestusseadmete kasutamine,

[...]“.

Saksa õigus

- 21 Tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „BGB“) §-s 823 on ette nähtud:

„(1) Isik, kes tahtlikult või hooletuse tõttu kahjustab 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 seadust, mis kaitseb teist isikut. Kui seaduse kohaselt on selle rikkumine võimalik ka ilma süüta, siis tekib hüvitamiskohustus üksnes süü esinemise korral.“

- 22 Tsiviilkohtumenetluse seadustiku (Zivilprozessordnung, edaspidi „ZPO“) §-s 348 on sätestatud:

„(1) Tsiviilkolleegiumis lahendab üks kolleegiumi kuuluvatest kohtunikest asja ainuisikuliselt.
[...]

[...]

(3) Ainukohtunik saadab kohtuasja tsiviilkolleegiumile arutamiseks, kui

1. kohtuasi on faktilisest või õiguslikust aspektist eriti keeruline,

2. kohtuasi on põhimõttelise tähtsusega või

3. pooled taotleavad seda üksmeelselt.

Kolleegium võtab kohtuasja üle, kui esimese lause punktis 1 või 2 ette nähtud tingimused on täidetud. Ta lahendab selle küsimuse määrusega. Edasine üleandmine ainukohtunikule on välistatud.

[...]“.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 23 QB ostis 20. märtsil 2014 Auto Y GmbH-lt 29 999 euro eest kasutatud sõiduauto Mercedes-Benz C 220 CDI, mis oli varustatud Euro 5 põlvkonna diiselmootoriga ja mille läbisõit oli 28 591 km. Sõiduk, mille viis turule autotootja Daimler, registreeriti esimest korda 15. märtsil 2013.
- 24 Kõnealusele sõidukile on paigaldatud mootori juhtimistarkvara, mis vähendab heitgaasitagastuse määra, kui välistemperatuur jääb alla teatud künnise, ning selle tagajärjel suurenevad NOx heitkogused. Seega toimub heitgaasitagastus täistõhususega üksnes juhul, kui välistemperatuur ei lange alla seda künnist (edaspidi „temperatuurivahemik“). Põhikohtuasja pooled vaidlevad selle üle, millisest konkreetsest välistemperatuurist allpool ja millises mahus tagastuse määr väheneb.
- 25 QB esitas Landgericht Ravensburgile (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus, hagi selle kahju hüvitamise nõudes, mille Mercedes-Benz Group talle väidetavalt tekitas, kui ta varustas kõnealuse sõiduki katkestusseadmetega, mis on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud.

- 26 Selles kohtus vaidlesid põhikohtuasja pooled seega küsimuse üle, kas kõnealune sõiduk on varustatud selliste ebaseaduslike seadmetega, millise ulatusega on QB võimalik õigus hüvitisele ning kas QB poolt selle sõiduki kasutamisest saadud kasu võib hüvitise summast maha arvata.
- 27 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et temperatuurivahemik kujutab endast ebaseaduslikku katkesusseadet määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 ja artikli 5 lõike 2 tähenduses. Kõnealuse sõiduki heitgaasitagastuse määr ja seega saastekontrollisüsteemi tõhusus vähenevad nimelt juba välistemperatuuri juures, mis on kõrgem kui 0 °C, kuigi see temperatuur on osa „olukorras[t], mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“ artikli 3 punkti 10 tähenduses.
- 28 Samuti leiab see kohus, et esmapilgul ei ole määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a ette nähtud erand põhikohtuasjas kohaldatav, kuna üksnes sellised vahetud kahju tekkimise riskid, mis tekitavad sõidukiga sõitmisel konkreetse ohu, võivad õigustada katkesusseadme kasutamist (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkesusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 114). Ta kahtleb, kas temperatuurivahemik, mille eesmärk on takistada laadestuste teket mootoris ja seega hoida ära kulumist, vastab selle erandi rangetele kohaldamistingimustele.
- 29 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul võib QB-l olla õigus hüvitisele BGB § 823 lõike 2 alusel, mis nõuab pelgalt hooletust. See säte eeldab siiski teist isikut kaitsva seaduse rikkumist, mis Bundesgerichtshofi (liitvabariigi kõrgeim üldkohus, Saksamaa) kohtupraktika kohaselt tähendab, et selle seaduse eesmärk on kaitsta eraõiguslikku isikut või isikute rühma konkreetse õigushüve rikkumise eest. Sellega seoses piisab, kui nimetatud seadus on vastu võetud eesmärgiga anda eraõiguslikule isikule või isikute rühmale õiguslik kaitse, isegi kui see puudutab peamiselt üldise huvi kaitset. Lisaks tähendab see säte, et oht, mille vastu sama seadus peaks kaitset pakkuma, realiseerub konkreetse kahjuga ja et isik või isikud, kellele on konkreetselt kahju tekitatud, kuuluvad kõnealuse seaduse isikulisse kohaldamisalasse. Seetõttu on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud küsimus, kas raamdirektiivi artikli 18 lõikes 1, artikli 26 lõikes 1 ja artiklis 46 ning määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 on lisaks üldiste huvide kaitsele silmas peetud ka sellise eraõigusliku isiku huve, kes ostab liidu õigusega vastuolus oleva sõiduki, eelkõige juhul, kui see sõiduk on varustatud katkesusseadmega, mis on viimati nimetatud sätte kohaselt keelatud.
- 30 Saksa kohtupraktikas ja õiguskirjanduses esineb nende küsimuste kohta erinevaid tõlgendusi. Bundesgerichtshof (liitvabariigi kõrgeim üldkohus) on seisukohal, et sõidukitele kohaldatavate tehniliste nõuete ühtlustamiseks vastu võetud liidu õigusaktide eesmärk on peamiselt tagada liiklusohutuse ning tervise ja keskkonna kaitse kõrge tase. Lisaks ei ole määruse nr 715/2007 artikli 5 eesmärk kaitsta sõiduki konkreetse ostja õigust majanduslikule enesemääramisele.
- 31 Seevastu mitu esimese astme kohut leiavad, et raamdirektiivi artikli 18 lõike 1, artikli 26 lõike 1 ja artikli 46 ning määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 eesmärk on ka sõiduki ostja individuaalne kaitse. Nimelt on üks vastavustunnistuse eesmärke vastavalt raamdirektiivi IX lisale see, et sõiduki tootja tagab sõiduki ostjale, et sõiduk vastab selle tootmise ajal liidus kohaldatavatele õigusnormidele. Tunnistuse eesmärk on ka hõlbustada registreerimise haldusmenetlust ja kaupade vaba liikumist liidus.
- 32 Juhul kui leitakse, et käesoleva kohtuotsuse punktis 29 viidatud sätted kaitsevad üksnes üldisi õigushüvesid, mitte ostjate konkreetseid huve, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus lisaks teada, kas tõhususe põhimõte võib nõuda, et mis tahes tahtliku või hooletusest tingitud rikkumise eest, mille autotootja on pannud toime seeläbi, et on viinud turule määruse nr 715/2007 artikli 5

kohaselt ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõidukeid, karistataks asjaomase ostja võimalusega kasutada õigust nõuda kahju hüvitamist tootja vastutuse alusel, mis tuleneb kahju õigusvastasest tekitamisest.

- 33 Landgericht Stuttgarti (Stuttgarti esimese astme kohus, Saksamaa) hinnangul põhineb BGB § 823 lõike 2 kohaldatavus asjaolul, et liidu õiguse tõhusa kohaldamise huvides on vaja liidu õiguse asjakohastele sätetele lisada tsiviilõiguslikud sanktsioonid.
- 34 Juhul kui QB-I võib BGB § 823 lõike 2 alusel olla õigus hüvitisele, küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas käesolevas asjas kohaldatavatele liidu õigusnormidele praktilise toime andmiseks on vaja, et sõiduki kasutamisest saadud kasu jäetakse õigusest hüvitisele maha arvamata või arvatakse maha üksnes piiratud ulatuses. Selles küsimuses esineb Saksa kohtupraktikas ja õiguskirjanduses samuti lahknevaid seisukohti, sealhulgas seoses mõjuga, mida alusetu rikastumise keeld võib sellisele mahaarvamisele avaldada.
- 35 Sellega seoses on Bundesgerichtshof (liitvabariigi kõrgeim üldkohus) esiteks seisukohal, et arvestades hüvitamist käsitlevas Saksa õiguses ette nähtud alusetu rikastumise keeldu, ei või kannatanut seada soodsamasse olukorda kui see, milles ta oleks olnud kahju tekitava sündmuseta, ning teiseks tuleb õigusest hüvitisele maha arvata ainult selle sündmusega seotud kasu, leevendamata ebaseaduslikult kahju tekitaja olukorda. Seevastu paljud esimese astme kohtud leiavad, et ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki kasutamisest saadud kasu võib õigusest hüvitisele maha arvata.
- 36 Lõpuks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kes lahendab põhikohtuasja ainukohtunikuna, et ZPO § 348 lõike 3 esimese lause punktide 1 ja 2 kohaselt on algne ainukohtunik kohustatud saatma asja tsiviilkolleegiumile arutamiseks, kui kohtuasi on faktilisest või õiguslikust aspektist eriti keeruline või kui see on põhimõttelise tähtsusega. Sellega seoses ei ole ainukohtunikul mingit kaalutusõigust. Täpsemalt nähtub Bundesgerichtshofi (liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kohtupraktikast, et kui ainukohtunik esitab Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse, ilma et ta oleks enne saatnud kohtuasja tsiviilkolleegiumile arutamiseks, rikub see kohtunik põhiseaduse (Grundgesetz) artikli 101 lõike 1 teises lauses ette nähtud konstitutsioonilist põhimõtet, mille kohaselt peab kohus olema moodustatud seaduse alusel.
- 37 Eelotsusetaotluse esitanud kohus on aga seisukohal, et selline asja tsiviilkolleegiumile saatmise kohustus on ELTL artikli 267 teise lõiguga vastuolus. Euroopa Kohus leidis oma 13. detsembri 2018. aasta kohtuotsuses Rittinger jt (C-492/17, EU:C:2018:1019), et ainukohtuniku eelotsusetaotlus on liidu õiguse seisukohast vastuvõetav olenemata sellest, kas riigisiseseid menetlusnorme on järgitud või mitte. Euroopa Kohus ei analüüsinud siiski küsimust, kas artikli 267 teise lõiguga on vastuolus riigisisene säte, mis piirab võimalust talle selline taotlus esitada.
- 38 Neil asjaoludel otsustas Landesgericht Ravensburg (Ravensburgi esimese astme kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1) kas [raamdirektiivi] artikli 18 lõige 1, artikli 26 lõige 1 ja artikkel 46 koostoimes [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõikega 2 taotleavad ka eesmärki kaitsta mootorsõidukite konkreetsete ostjate huve?

Kui küsimusele vastatakse jaatavalt:

- 2) kas see hõlmab ka sõiduki konkreetse ostja huvi hoiduda omandamast sõidukit, mis ei ole kooskõlas liidu õiguse nõuetega, eelkõige sellist sõidukit, mis on varustatud katkestusseadmega, mis on [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud?

Kui esimesele eelotsuse küsimusele vastatakse eitavalt:

- 3) kas liidu õigusega on vastuolus see, kui sõiduki ostja, kes tahtmatult omandab sõiduki, mille on tootja viinud turule katkestusseadmega, mis on [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, võib tootja vastu esitada kahju õigusvastasest tekitamisest tuleneva vastutuse tuvastamise hagi ning eelkõige ka sõiduki ostuhinna tagastamise nõude paralleelselt sõiduki valduse ja omandi üleandmisega üksnes erandjuhul, kui autotootja on tegutsenud tahtlikult ning vastuolus avaliku korra ja heade kommetega?

Kui küsimusele vastatakse jaatavalt:

- 4) kas liidu õigusest tulenevalt peab sõiduki ostjal olema õigus hüvitisele kahju õigusvastase tekitamise tõttu sõiduki tootjal lasuva vastutuse alusel, kui tootja on süüliselt (hooletuse tõttu või tahtlikult) viinud turule sõiduki, mis on varustatud katkestusseadmega, mis on [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud?

Olenemata esimesele neljale küsimusele antavast vastusest:

- 5) kas liidu õigusega on vastuolus see, kui riigisisese õiguse kohaselt tuleb juhul, kui sõiduki ostja esitab kahju õigusvastasest tekitamisest tuleneva vastutuse alusel tootja vastu nõude tagastada sellise sõiduki ostuhind, mis on varustatud katkestusseadmega, mis on [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, paralleelselt sõiduki valduse ja omandi üleandmisega, sellest hinnast maha arvata sõiduki tegelikust kasutamisest saadud kasu?

Kui küsimusele vastatakse eitavalt:

- 6) kas liidu õigusega on vastuolus see, kui sõiduki kasutamisest saadud kasu suurus arvutatakse sõiduki ostuhinna täissumma alusel, võtmata arvesse keelatud katkestusseadme kasutamisest tulenevat sõiduki väiksemat väärtust ja/või tõsiasja, et ostja kasutas liidu õigust eiravat sõidukit soovimatult?

Olenemata esimesele kuuetele küsimusele antavast vastusest:

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

Menetluse suulise osa uuendamise taotlused

- 39 Pärast kohtujuristi ettepaneku esitamist palusid Saksamaa valitsus ja Mercedes-Benz Group 11. ja 14. juulil 2022 Euroopa Kohtu kantseleisse esitatud dokumentidega menetluse suulise osa Euroopa Kohtu kodukorra artikli 83 alusel uuendada.

- 40 Mercedes-Benz Group põhjendab oma taotlust sisuliselt väitega, et kohtujurist leidis oma ettepaneku punktis 49 ekslikult, et sellise sõiduki omamine, mis ei vasta keskkonnakaitsealastele liidu õigusnormidele, kuna sõiduki heitgaasi kogus ületab kehtestatud piirnorme, tekitab ostjale mittevahalist kahju. Nimelt ei tõstatanud liikmesriigi kohus võimaliku mittevahalise kahju olemasolu ja ka pooled ei vaieldud selle üle.
- 41 Saksamaa valitsus väidab oma taotluses sisuliselt esiteks, et kohtujuristi ettepanek põhineb uutel asjaoludel, mille üle pooled ei ole veel vaieldud, kuivõrd need viitavad raamdirektiivi IX lisale ja selle punktile 0. Teiseks vaidlustab see valitsus punkti 0 kehtivuse.
- 42 Lisaks märgib nimetatud valitsus, et ta ei nõustu kohtujuristi ettepanekuga osas, milles see eirab raamdirektiivi ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiivi 1999/44/EÜ tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta (EÜT 1999, L 171, lk 12; ELT eriväljaanne 15/04, lk 223) vahelisi seoseid. Esiteks on viimati nimetatud direktiivi üldise ülesehitusega vastuolus see, kui tarbijale antakse õigus hüvitisele pelgalt süü olemasolu tõttu. Teiseks ei saa vastavustunnistust raamdirektiivi tähenduses pidada samaväärseks tootja garantiiga.
- 43 Sellega seoses väärrib esiteks meeldetuletamist, et Euroopa Liidu Kohtu põhikirjas ega kodukorras ei ole ette nähtud võimalust, et põhikirja artiklis 23 nimetatud huvitatud isikud võiksid vastuseks kohtujuristi ettepanekule esitada seisukohti (16. novembri 2021. aasta kohtuotsus Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim jt, C-748/19–C-754/19, EU:C:2021:931, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 44 Teiseks on ELTL artikli 252 teise lõigu kohaselt kohtujuristi ülesanne avalikul kohtuistungil täiesti erapooletult ja täiesti sõltumatult teha põhjendatud ettepanekuid kohtuasjades, mis Euroopa Liidu Kohtu põhikirja kohaselt nõuavad tema osalust. Kohtujuristi ettepanek ega selleni jõudmiseks läbitud põhjenduskäik ei ole Euroopa Kohtule siduvad. Seetõttu ei saa asjaolu, et huvitatud isik ei nõustu kohtujuristi ettepanekuga, olenemata sellest, milliseid küsimusi ettepanekus analüüsiti, iseenesest olla põhjus, mis annaks alust menetluse suulise osa uuendamiseks (16. novembri 2021. aasta kohtuotsus Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim jt, C-748/19–C-754/19, EU:C:2021:931, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 45 Kodukorra artikli 83 kohaselt võib Euroopa Kohus tõepoolest igal ajal, olles kohtujuristi ära kuulanud, uuendada määrusega menetluse suulise osa, eelkõige kui ta leiab, et tal ei ole piisavalt teavet või kui pool on pärast suulise osa lõpetamist esitanud uue asjaolu, millel on otsustav tähtsus Euroopa Kohtu lahendamisele, või kui asja lahendamisel tuleks tugineda argumendile, mille üle huvitatud isikud ei ole vaieldud.
- 46 Käesoleval juhul märgib Euroopa Kohus siiski, et tal on olemas kogu vajalik teave otsuse tegemiseks ning käesoleva kohtuasja lahendamisel ei ole vaja tugineda argumentidele, mille üle huvitatud isikud ei ole vaieldud. Lõpuks ei ilmne käesoleva kohtuotsuse punktis 39 viidatud kahest menetluse suulise osa uuendamise taotlusest ühtegi uut asjaolu, mis võiks avaldada määravat mõju otsusele, mille Euroopa Kohus peab selles kohtuasjas tegema.
- 47 Neil asjaoludel leiab Euroopa Kohus, olles kohtujuristi ära kuulanud, et puudub vajadus menetluse suulise osa uuendamiseks.

Eelotsuse küsimuste analüüs

Vastuvõetavus

- 48 Seitsmenda küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas ELTL artikli 267 teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus riigisisised õigusnormid, mille kohaselt ainukohtunik on kohustatud muu hulgas tema lahendatava kohtuasja põhimõttelise tähtsuse tõttu andma kohtuasja üle kolmest kohtunikust koosnevale tsiviilkolleegiumile ja loobuma selles asjas ise Euroopa Kohtule eelotsusetaotlust esitamast.
- 49 Mercedes-Benz Group väidab, et see küsimus on vastuvõetamatu, kuna ELTL artikli 267 alusel esitatud eelotsusetaotluse menetluses ei ole Euroopa Kohtul pädevust lahendada küsimust, kas riigisisene õigus on liidu õigusega kooskõlas.
- 50 Saksamaa valitsus väidab, et Euroopa Kohtu vastus sellele küsimusele ei ole vajalik selleks, et eelotsusetaotluse esitanud kohus saaks põhikohtuasja lahendada.
- 51 Komisjoni hinnangul ei ole küsimus, kas riigisisene õigus võimaldab ainukohtunikul Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse esitada, asjakohane selle vaidluse lahendamisel, mis puudutab õigust hüvitisele, mida sõiduki ostja väidab endal autotootja suhtes olevat seetõttu, et sõidukis on katkeskuseade, mis on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud. Lisaks on see küsimus hüpoteetiline, kuna eelotsusetaotlusest nähtub, et põhikohtuasjas ei olnud Euroopa Kohtusse pöördumise hetkel kaebust esitatud.
- 52 Väärrib meeldetuletamist, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on ELTL artikliga 267 kehtestatud Euroopa Kohtu ja liikmesriikide kohtute koostöö raames üksnes asja menetleva ja selles tehtava kohtulahendi eest vastutava liikmesriigi kohtu ülesanne kohtuasja eripära arvesse võttes hinnata nii eelotsuse vajalikkust asjas otsuse tegemiseks kui ka Euroopa Kohtule esitatavate küsimuste asjakohasust. Seega, kui küsimused on esitatud liidu õiguse tõlgendamise kohta, on Euroopa Kohus üldjuhul kohustatud vastama (15. juuli 2021. aasta kohtuotsus *The Department for Communities in Northern Ireland, C-709/20, EU:C:2021:602*, punkt 54 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 53 Sellest järeldub, et eeldatakse, et liidu õigust puudutavad küsimused on asjakohased. Euroopa Kohus võib 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 (24. novembri 2020. aasta kohtuotsus *Openbaar Ministerie (dokumentide võltsimine), C-510/19, EU:C:2020:953*, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 54 Käesoleval juhul tuleb tõdeda, et seitsmes küsimus puudutab ELTL artikli 267 teise lõigu tõlgendamist ja eelotsusetaotluse esitanud kohus ei ole selgitanud, miks selle sätte tõlgendamine on tema menetluses oleva kohtuasja lahendamiseks vajalik. Ta piirdus nimelt märkimisega, et ainukohtuniku pädevus esitada Euroopa Kohtule käesolev eelotsusetaotlus võidakse vaidlustada. Seevastu ei täpsusta see kohus, kuidas mõjutab eelotsusetaotlust või ka otsust, millega menetlus lõpetatakse, võimalik menetlusnormi rikkumine, mis tuleneb asjaolust, et ainukohtunik esitas Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse, andmata põhikohtuasja üle kollegiaalsele kohtukoosseisule. Eelkõige ei nähtu eelotsusetaotlusest, et selle peale oleks selles menetlusstaadiumis esitatud kaebus, milles oleks väidetud, et selles esineb niisugune rikkumine.

55 Järelikult tuleb seitsmes küsimus tunnistada vastuvõetamatuks.

Sisulised küsimused

Sissejuhatavad märkused

- 56 Esimesena väärrib meeldetuletamist, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 on „katkestusseade“ määratletud kui „konstruktsioonelement, 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“.
- 57 Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlusest, et käesoleva kohtuotsuse punktis 24 nimetatud tarkvaraga loodi temperatuurivahemik, mille kohaselt toimib heitgaasitagastus täistõhususega üksnes juhul, kui välistemperatuur ei lange allapoole teatud künnist. Sellega seoses täpsustab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et heitgaasitagastuse määr ja seega saastekontrollisüsteemi tõhusus vähenevad juba välistemperatuuri juures, mis on kõrgem kui 0 °C, st temperatuuri juures, mida võib käsitada olukorrana, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses.
- 58 Põhikohtuasjas kõne all olevaga analoogse temperatuurivahemiku kohta on Euroopa Kohus leidnud, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 1 tuleb tõlgendada nii, et seade, mis tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes siis, kui välistemperatuur on vahemikus 15–33 °C ja liikumine toimub madalamal kui 1000 meetrit merepinnast, kujutab endast „katkestusseadet“ artikli 3 punkti 10 tähenduses (vt selle kohta 14. juuli 2022. aasta kohtuotsus GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punkt 47).
- 59 Sellega seoses märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et põhikohtuasja pooled vaidlevad selle üle, millisest konkreetsest välistemperatuurist allpool ja millises mahus heitgaasitagastuse määr väheneb. Tuleb siiski meenutada, et ELTL artiklis 267 sätestatud menetluses, mis põhineb selgel liikmesriikide kohtute ja Euroopa Kohtu ülesannete eristamisel, on põhikohtuasja faktiliste asjaolude tuvastamine ja hindamine ning riigisisese õiguse tõlgendamine ja kohaldamine vaid liikmesriigi kohtu pädevuses (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika). Seega on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne vajaduse korral otsustada, kas käesoleva kohtuotsuse punktis 58 viidatud kohtupraktikas esitatud täpsustusi silmas pidades kujutab käesoleva kohtuotsuse punktis 24 nimetatud tarkvara endast „katkestusseadet“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses.
- 60 Teisena nähtub määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikest 2, et keelatud on kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust. Sellest keelust on siiski kolm erandit, sh artikli 5 lõike 2 punktis a sisalduv erand, mis on eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ainsana asjakohane. See erand puudutab juhtumit, kui „seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks“.

- 61 Kuna määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a on ette nähtud erand keelust kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, tuleb seda sätet tõlgendada kitsalt (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punkt 50).
- 62 Selle sätte sõnastusest endast nähtub, et selles ette nähtud erandi alla kuulumiseks peab katkestusseadme vajadus olema põhjendatud nii mootori kaitsmisega kahju või õnnetusjuhtumi eest kui ka sõiduki ohutu kasutamisega. Nimelt tuleb selles sättes sidesõna „ning“ kasutamist arvestades seda sätet tõlgendada nii, et selles ette nähtud tingimused on kumulatiivsed (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punkt 61).
- 63 Artikli 5 lõike 2 esimeses lauses sätestatud keeld kaotaks oma sisu ja jääks ilma igasugusest soovitatavast toimest, kui tootjatel oleks lubatud sõidua autod varustada selliste katkestusseadmetega üksnes eesmärgi tõttu kaitsta sõidukite mootorit määrdumise ja vananemise eest (vt selle kohta 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 113).
- 64 Seega, kui niisugust tarkvara, nagu on kõne all põhikohtuasjas, tuleb käsitada katkestusseadmena, võib see tarkvara olla selle erandi alusel põhjendatud üksnes juhul, kui on tõendatud, et seade vastab kitsalt vajadusele vältida heitgaasi tagastussüsteemi mõne detaili toimimise häire tõttu vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis on nii tõsised, et need tekitavad konkreetse ohu selle seadmega varustatud sõidukiga sõitmisel (vt selle kohta 14. juuli 2022. aasta kohtuotsus GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punkt 62).
- 65 Lisaks on Euroopa Kohus põhikohtuasjas kõne all olevaga analoogse temperatuurivahemiku kohta leidnud, et kuigi vastab tõele, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktiga a ei ole selles sättes ette nähtud erandi kohaldamiseks formaalselt kehtestatud muid tingimusi, oleks katkestusseade, mis peaks tavapärastel liiklustingimustel toimima suurema osa aasta vältel, et mootor oleks kaitstud kahju või õnnetusjuhtumi eest ja et sõiduki ohutu kasutamine oleks tagatud, ilmselgelt vastuolus määruse eesmärgiga, millest see säte lubab kõrvale kalduda üksnes väga spetsiifilistel asjaoludel, ja tooks kaasa selle, et sõidukite NOx heitkoguste piiramise põhimõtet kui sellist kahjustataks ebaproportsionaalselt (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punkt 63).
- 66 Euroopa Kohus järeldas seega, et niisugune katkestusseade ei saa olla selle sätte alusel põhjendatud. Nimelt, kui nõustuda sellega, et niisugune katkestusseade võib kuuluda viidatud sättes ette nähtud erandi kohaldamisalasse, muudaks see erandi kohaldatavaks suurema osa aasta jooksul liidu territooriumil valitsevate tegelike sõidustingimuste korral, mistõttu selliste katkestusseadmete keelu põhimõtet, mis on sätestatud artikli 5 lõike 2 esimeses lauses, võidakse praktikas kohaldada harvemini kui nimetatud erandit (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punktid 64 ja 65).
- 67 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on anda faktidele hinnang, mis on vajalik käesoleva kohtuotsuse punktides 60–66 meenutatud tingimuste kohaldamiseks.

Esimene ja teine küsimus

- 68 Esimese ja teise küsimusega, millele tuleb vastata koos, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas raamdirektiivi artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 koostoimes määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 tuleb tõlgendada nii, et need kaitsevad lisaks üldistele huvidele ka mootorsõiduki konkreetse ostja spetsiifilisi huve sõiduki tootja suhtes, kui sõiduk on varustatud katkesusseadmega, mis on viimati nimetatud sätte kohaselt keelatud.
- 69 Eelotsusetaotlusest nähtub, et need küsimused on põhjendatud asjaoluga, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul eeldab BGB § 823 lõikes 2 ette nähtud õiguse hüvitisele kasutamine liidu õigusega vastuolus oleva sõiduauto konkreetse ostja poolt, et on rikutud seadust, mis kaitseb teist isikut.
- 70 Mis puudutab määruse nr 715/2007 artikli 5 lõiget 2, siis väärrib meeldetuletamist, et nagu nähtub selle määruse põhjendustest 1 ja 6, seisneb määrusega taotletav eesmärk keskkonnakaitse kõrge taseme tagamises ja täpsemalt diiselmootoriga sõidukite NOx heitkoguste olulises vähendamises, et parandada õhu kvaliteeti ja järgida saaste piirnorme (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika). Määruse artikli 5 lõike 2 esimeses lauses ette nähtud keeld kasutada katkesusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, taotleb just eesmärki piirata heitgaasi kogust ja aidata seeläbi kaasa keskkonnakaitse eesmärgile, mida sama määrusega taotletakse (vt selle kohta 8. novembri 2022. aasta kohtuotsus Deutsche Umwelthilfe (mootorsõidukite tüübikinnitus), C-873/19, EU:C:2022:857, punkt 57).
- 71 Seega tuleb asuda seisukohale, et nii viimati nimetatud sättega kui ka määrusega, millesse see kuulub, taotletakse üldist eesmärki tagada keskkonnakaitse kõrge tase.
- 72 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 40 märkis, teenib määruse nr 715/2007 artikli 4 lõikes 3 ette nähtud tootjate kohustus esitada sõiduki ostjale sõiduki ostmisel dokument, milles on märgitud süsinikdioksiidi heitmete ja kütusekulu andmed, just seda üldist eesmärki. Nagu võib järeldada määruse põhjendusest 17, on selle kohustuse eesmärk nimelt see, et tarbijad ja kasutajad saavad oma ostuotsuste tegemise ajal objektiivset ja täpset teavet sõidukite suurema või väiksema saastavuse kohta.
- 73 Samas tuleb esimesele ja teisele küsimusele vastamiseks asetada määrus nr 715/2007 oma konteksti. Sellega seoses tuleb määruse artikli 5 analüüsimisel lähtuda nii selle määruse eri sätetest kui ka liidus mootorsõidukite tüübikinnituse õiguslikust raamistikust, millesse see määrus kuulub (vt selle kohta 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkesusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 75).
- 74 Raamdirektiivi artikli 3 punktis 5 oli sellise mootorsõiduki „EÜ tüübikinnitus“, nagu on kõne all põhikohtuasjas, määratletud kui „menetlus, millega liikmesriik tõendab, et sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku tüüp vastab asjakohastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele, mis sisalduvad [raamdirektiivis] ja [selle] IV või XI lisa loetletud õigustloovates aktides“. IV lisa „Õigustloovad aktid, millega kehtestatakse sõiduki EÜ tüübikinnituse nõuded“ I osas „Õigustloovad aktid, millega kehtestatakse seeriaviisiliselt piiranguteta toodetavate sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuded“, oli „[heitgaasid (Euro 5 ja Euro 6) kergsõidukid/juurdepääs andmetele“ osas viidatud määrusele nr 715/2007.

- 75 Samuti tuleb meelde tuletada, et raamdirektiivi artikli 4 lõike 3 esimeses lõigus oli sätestatud, et liikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, mis vastavad raamdirektiivi nõuetele.
- 76 Lõpuks on määruse nr 715/2007 artikli 4 lõikes 1 ette nähtud, et tootjad tõendavad, et kõik liidus müüdadavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid on saanud tüübikinnituse vastavalt määrusele ja selle rakendusmeetmetele.
- 77 Käesoleva kohtuotsuse punktides 74–76 viidatud sätetest tuleneb esiteks, et raamdirektiivi kohaldamisalasse kuuluvatel sõidukitel peab olema tüübikinnitus, ja teiseks võib tüübikinnituse anda üksnes juhul, kui kõnealune sõidukitüüp vastab määruse nr 715/2007 sätetele, eelkõige heitmeid käsitlevatele sätetele, mille hulka kuulub selle määruse artikkel 5 (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Porsche Inter Auto ja Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punkt 52).
- 78 Lisaks EÜ tüübikinnitusega seotud nõuetele, mida tootjad peavad järgima, on nad samuti kohustatud väljastama konkreetsele sõiduki ostjale vastavustunnistuse. Raamdirektiivi artikli 18 lõikes 1 oli nimelt sätestatud, et tootja kui sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik annab välja vastavustunnistuse, mis on kaasas iga komplektse, mittekomplektse või komplekteeritud sõidukiga, mis on toodetud vastavuses kinnitatud sõidukitüübiga.
- 79 Vastavalt raamdirektiivi artikli 26 lõikele 1 on see tunnistus sõiduki registreerimiseks ja müümiseks või kasutuselevõtmiseks kohustuslik. See kohustus on seletatav asjaoluga, et raamdirektiivi artikli 3 punktis 36 esitatud määratluse kohaselt on see tunnistus dokument, „mille annab välja tootja ja mis tõendab, et [raamdirektiivi] kohaselt tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluv sõiduk vastab tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele“.
- 80 Pealegi, lisaks raamdirektiivi artikliga 46 taotletavale eesmärgile luua toimiv siseturg, kus tootjate vahel valitseb aus konkurents, peavad selles artiklis ette nähtud sanktsioonid samuti tagama, et sõiduki ostja saaks vastavustunnistuse, mis võimaldab tal raamdirektiivi IX lisa kohaselt sõiduki mis tahes liikmesriigis registreerida ilma täiendavaid tehnilisi dokumente esitamata (4. oktoobri 2018. aasta kohtuotsus komisjon vs. Saksamaa, C-668/16, EU:C:2018:802, punkt 87).
- 81 Kui tarbija omandab tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluva sõiduki, millel on seega vastavustunnistus, võib ta põhjendatult eeldada, et sõiduki puhul on järgitud määrust nr 715/2007 ja eelkõige selle artiklit 5 (vt selle kohta 14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Porsche Inter Auto ja Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punkt 54).
- 82 Seetõttu järeldub käesoleva kohtuotsuse punktides 78–80 viidatud raamdirektiivi sätetest, et sellega on loodud autotootja ja mootorsõiduki konkreetse ostja vahel otsene seos, et tagada viimasele sõiduki vastavus asjakohastele liidu õigusnormidele. Täpsemalt, kuna sõiduki tootja peab järgima määruse nr 715/2007 artiklist 5 tulenevaid nõudeid, kui ta väljastab selle sõiduki konkreetsele ostjale vastavustunnistuse sõiduki registreerimiseks, müümiseks või kasutusele võtmiseks, võimaldab see tunnistus kaitsta ostjat selle eest, et tootja ei täida oma kohustust viia turule sellele sättele vastavaid sõidukeid.
- 83 Ei ole aga välistatud, et sõidukitüübile, mis on hõlmatud EÜ tüübikinnitusega, mis võimaldab seda sõidukit teeliikluses kasutada, andis tüübikinnituse valdkonnas pädev asutus alguses tüübikinnituse ilma, et talle oleks käesoleva kohtuotsuse punktis 24 nimetatud tarkvara olemasolust teatatud. Raamdirektiivis on sellega seoses ette nähtud olukord, kus see, et sõiduki konstruktsiooni osa on näiteks määruse nr 715/2007 artikli 5 nõuete suhtes ebaseaduslik,

avastatakse alles pärast tüübikinnituse andmist. Nii on raamdirektiivi artikli 8 lõikes 6 ette nähtud, et see asutus võib tüübikinnituse tühistada. Lisaks ilmneb raamdirektiivi artikli 13 lõike 1 esimesest ja kolmandast lausest, et kui tootja teavitab EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriiki muudatusest infopaketi andmetes, võib liikmesriik tootjaga konsulteerides vajaduse korral otsustada, et anda tuleb uus EÜ tüübikinnitus (vt selle kohta 14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Porsche Inter Auto ja Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punkt 56). Lõpuks oli raamdirektiivi artikli 30 lõikes 1 ette nähtud, et kui EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriik leiab, et sõidukitüüp, millele ta on tüübikinnituse andnud, ei vasta kinnitatud tüübile, võtab ta vajalikud meetmed, sh vajaduse korral tüübikinnituse tühistamine, et tagada toodetavate sõidukite vastavusseviimine kinnitatud tüübiga.

- 84 Järelikult võib mootorsõidukile paigaldatud katkestusseadme ebaseaduslikkus, mis avastatakse pärast sõidukile EÜ tüübikinnituse andmist, seada kahtluse alla selle tüübikinnituse kehtivuse ja sellest tulenevalt selle vastavustunnistuse kehtivuse, mis peaks tõendama, et see tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluv sõiduk vastas tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele. Võttes arvesse raamdirektiivi artikli 26 lõikes 1 sätestatud õigusnormi, tekitab niisugune ebaseaduslikkus seega ebakindluse seoses võimalusega sõiduk registreerida, müüa või kasutusele võtta ning lõpptulemusena kahjustab ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki ostjat.
- 85 Eespool toodud kaalutlusi silmas pidades tuleb esimesele ja teisele küsimusele vastata, et raamdirektiivi artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 koostoimes määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 tuleb tõlgendada nii, et need kaitsevad lisaks üldistele huvidele ka mootorsõiduki konkreetse ostja spetsiifilisi huve sõiduki tootja suhtes, kui sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mis on viimati nimetatud sätte kohaselt keelatud.

Kolmas ja neljas küsimus

- 86 Võttes arvesse esimesele ja teisele küsimusele antud vastust, ei ole vaja kolmandale ja neljandale küsimusele vastata.

Viies ja kuues küsimus

- 87 Viienda ja kuuenda küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas liidu õigust tuleb tõlgendada nii, et selle kahju hüvitamisel, mis on tekitatud määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadmega varustatud sõiduki ostjale, on liidu õigusega vastuolus see, kui tagastatavast sõiduki ostuhinnast arvatakse maha sõiduki tegelikust kasutamisest saadud kasu, ning kui see ei ole vastuolus, siis kas liidu õigusega on vastuolus see, kui kasu suurus arvutatakse sõiduki ostuhinna täissumma alusel.
- 88 Sellega seoses tuleb tõdeda, et nagu nähtub esimesele ja teisele küsimusele antud vastusest, kaitsevad raamdirektiivi artikli 18 lõige 1, artikli 26 lõige 1 ja artikkel 46 koostoimes määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 mootorsõiduki konkreetse ostja spetsiifilisi huve sõiduki tootja suhtes, kui sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mis on viimati nimetatud sätte kohaselt keelatud.
- 89 Nii nähtub nendest sätetest, et mootorsõiduki konkreetset ostjal on sõiduki tootja suhtes õigus sellele, et nimetatud sõiduk ei oleks varustatud määruse artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadmega.

- 90 Lisaks, nagu on sisuliselt juba märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 80, peavad liikmesriigid raamdirektiivi artikli 46 alusel kindlaks määrama sanktsioonid, mida kohaldatakse direktiivi sätete eiramise korral. Need sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Lisaks on määruse nr 715/2007 artikli 13 lõikes 1 sätestatud, et liikmesriigid kehtestavad õigusaktidega sanktsioonid määruse sätete rikkumise eest. Need sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- 91 Neil asjaoludel tuleb asuda seisukohale, et raamdirektiivi artikli 18 lõikest 1, artikli 26 lõikest 1 ja artiklist 46 koostoimes määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 tuleneb, et liikmesriigid on kohustatud ette nägema, et määruse artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadmega varustatud mootorsõiduki ostjal on õigus saada sõiduki tootjalt hüvitist, kui see seade tekitas ostjale kahju.
- 92 Kuna puuduvad liidu õigusnormid, mis reguleeriksid korda, mille kohaselt võiksid sellise sõiduki ostjad hüvitist saada, on selle korra kindlaksmääramine iga liikmesriigi ülesanne.
- 93 Samas ei ole tõhususe põhimõttega kooskõlas riigisisised õigusnormid, mis muudavad mootorsõiduki ostja jaoks praktiliselt võimatuks või ülemäära keeruliseks saada piisavat hüvitist kahju eest, mis tekitati talle seeläbi, et sõiduki tootja rikkus määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 sätestatud keeldu.
- 94 Seda arvestades tuleb märkida, et liikmesriigi kohtud võivad põhjendatult kontrollida, et liidu õiguskorraga tagatud õiguste kaitse ei tooks endaga kaasa õigustatud isikute alusetut rikastumist (25. märtsi 2021. aasta kohtuotsus *Balgarska Narodna Banka*, C-501/18, EU:C:2021:249, punkt 125).
- 95 Käesoleval juhul peab eelotsusetaotluse esitanud kohus kontrollima, kas sõiduki tegelikust kasutamisest saadud kasu mahaarvamine tagab ostjale piisava hüvitise, tingimusel, et on tõendatud, et viimasele tekkis kahju seoses sõidukisse määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadme paigaldamisega.
- 96 Järelikult tuleb viiendale ja kuuendale küsimusele vastata, et liidu õigust tuleb tõlgendada nii, et kuna puuduvad vastavasisulised liidu õigusnormid, tuleb asjaomase liikmesriigi õiguses kindlaks määrata sätted, mis reguleerivad selle kahju hüvitamist, mis on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadmega varustatud sõiduki ostjale tegelikult tekitatud, tingimusel, et hüvitis on tekkinud kahjuga vastavuses.

Kohtukulud

- 97 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulud, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

- 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 komisjoni 7. mai 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 385/2009), artikli 18 lõiget 1,**

artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 koostoimes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõidautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, artikli 5 lõikega 2

tuleb tõlgendada nii, et

need kaitsevad lisaks üldistele huvidele ka mootorsõiduki konkreetse ostja spetsiifilisi huve sõiduki tootja suhtes, kui sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mis on viimati nimetatud sätte kohaselt keelatud.

- 2. Liidu õigust tuleb tõlgendada nii, et kuna puuduvad vastavasisulised liidu õigusnormid, tuleb asjaomase liikmesriigi õiguses kindlaks määrata sätted, mis reguleerivad selle kahju hüvitamist, mis on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadmega varustatud sõiduki ostjale tegelikult tekitatud, tingimusel, et hüvitis on tekkinud kahjuga vastavuses.**

Allkirjad