

Anonüümseks muudetud versioon

Tölge

C-134/20 – 1

Kohtuasi C-134/20

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

11. märts 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landesgericht Eisenstadt (liidumaa kohus Eisenstadtis, Austria)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

29. jaanuar 2020

Hageja:

JR

Kostja:

Volkswagen AG

[...]

AUSTRIA VABARIIK

LANDESGERICHT EISENSTADT

[...]

KOHTUMÄÄRUS

KOHTUASI:

Hageja

[...]

JR

[...] Viin

Kostja

Volkswagen AG
[...] Wolfsburg

Seoses:

22 238,64 euro suuruse nõudega [...]

1. Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) esitatakse järgmised eelotsuse küsimused:

- a) *Kas 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, artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et vastavalt määruse nr 715/2007 artikli 1 lõikele 1 on keelatud selline autovarustus, mille puhul on heitgaasitagastusklapp (seega osa, mis võib mõjutada heitmeid) konstrueeritud selliselt, et selle seadistamine mõjutab heitgaasitagastuse määra (seega tagasi suunatava heitme osakaalu) nii, et see tagab saasteainete heitkoguseid piirava režiimi ainult vahemikus 15 °C kuni 33 °C ja ainult madalamal kui 1000 meetrit merepinnast ning väljaspool nimetatud temperatuurivahemikku väheneb nimetatud määr olukorras, kus temperatuur muutub 10 °C võrra ja kõrgus 1000 [lk 2] meetrit merepinnast ületatakse 250 meetri võrra, lineaarselt nullini, mistõttu ületavad lämmastikoksiidide (NO_x) heitkogused määrusega nr 715/2007 kehtestatud piirväärtusi?*
- b) *Kas küsimusele a vastamisel on oluline, kas küsimuses a kirjeldatud autovarustus on vajalik selleks, et kaitsta mootorit kahjustuste eest?*
- c) *Kas küsimusele b vastamisel on oluline ka see, kas mootori osa, mida tuleb kahjustuste eest kaitsta, on heitgaasitagastusklapp?*
- d) *Kas küsimusele a vastamisel on oluline, kas selles küsimuses nimetatud autovarustus lisati sõidukile juba tootmise käigus või lisati küsimuses a kirjeldatud heitgaasitagastusklapp eesmärgiga sõidukit parandada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiivi 1999/44/EÜ tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta artikli 3 lõike 2 tähenduses?*

2. Menetlus peatatakse, kuni Euroopa Kohus [...] on teinud otsuse.

PÕHJENDUSED

I. Asjaolud

Hageja omandas 2013. aastal mootorsõiduki VW Touran Comfortline BMT TDI (edaspidi „vaidlusalune sõiduk“) ostuhinnaga 27 600 eurot. Vaidlusalusel sõidukil [...] on EA189 tüüpi 1,6-liitrine diiselmootor võimsusega 77 kW.

Kostja on VW-kontserni emaettevõtja, kelle registrijärgne asukoht on Saksamaal ja kes on alates 2015. aasta sügisest olnud diiselmootoriga sõidukite heitgaaside skandaali teemalise avaliku arutelu keskmes.

Vaidlusalusel sõidukil on [...] järgmised (vaidluse seisukohalt olulised) omadused: [lk 3]

Mark:	Volkswagen VW
[...]	[...]
Jõuallikas:	diiselmootor
[...]	[...]
Heitenorm:	EURO 5
Heitgaasi väljalase:	566/2011F
CO:	0,1354
NO _x :	0,1362
(T) HC+NO _x :	0,1666
[...]	[...]
Keskmine kütusekulu:	4,5 l / 100 km (CO ₂ 119 g/km)

Vaidlusalusel sõidukil on mootorisise või sisseehitatud heitekontrolliseade, nimelt **heitgaasitagastusklapp**. Sõidukil on tahkete osakeste filtriga heitgaaside järeltöötlussüsteem, kuid mitte NO_x jaoks [...]. Heitgaasitagastusklapi abil suunatakse (lihtsustatult) mootori väljalasketorustikust osa heitgaase tagasi sisselaske kollektorisse, et asendada seal osa välisõhust. See vähendab põlemisel kõrgeid temperatuure ja aeglustab põlemisprotsessi, mille tulemusel vähenevad NO_x heitkogused. NO_x heitkoguste vähenemist mõjutavad ka sissepritse ajastus ja kestus ning mootori konstruktsioon. Kui heitgaasitagastusklapp puuduks või ei töötaks, siis ei vastaks vaidlusalune sõiduk määrusega nr 715/2007 kehtestatud NO_x heitkoguste piirväärtusele. Heitgaasitagastusklapp on mootori osa.

Vaidlusaluse sõiduki tootja paigaldas nii vaidlusalusele sõidukile kui ka kõigile teistele sama seeria sõidukitele, mille mootoritüüp on EA189, tarkvara, mis võimaldab kasutada **režiimi 0 (sõidurežiim)** ja **režiimi 1 (NEDC)**. [...]

Vaidlusalune sõiduk on kasutuselevõtmisel alati seadistatud režiimile 1 [lk 4] (NEDC). Kui tarkvara tuvastab kontrolliolukorra, see tähendab vaidlusaluse sõiduki kasutamise NEDC piires, jääb sõiduk režiimile 1. Kui tarkvara tuvastab kasutamise väljaspool NEDC-ga kehtestatud piire (kiiruse erinevus +/- 2 km/h või +/- 1 s), lülitab see vaidlusaluse sõiduki ümber režiimile 0 (sõidurežiim). Seda

toimingut kirjeldatakse mõistetega „**ümberlülitusloogika**“, „astmeline funktsioon“ või „petutarkvara“. Režiimil 0 (sõidurežiim) vähendatakse **heitgaasitagastuse määra**, see tähendab tagasi juhitava heitgaasi hulka, mille tulemusel muutuvad sissepritse ajastus ja kestus. Režiimil 0 (sõidurežiim) NEDC-s sõitev vaidlusalune sõiduk ei vasta määrusega nr 715/2007 kehtestatud NO_x heitkoguste piirväärtustele. Kuivõrd vaidlusalune sõiduk on tavapärasel kasutamisel peaaegu alati režiimil 0 (sõidurežiim), siis ei vasta see ka sel puhul NO_x heitkoguste piirväärtustele.

Ümberlülitusloogika sai tuntuks United States Environmental Protection Agency (Ameerika Ühendriikide keskkonnakaitseagentuur, „EPA“) 18. septembri 2015. aasta kirja kaudu, milles kirjeldati ümberlülitusloogikat, mida asjaomane tootja kasutas USA turu jaoks toodetud sõidukitel, ja leiti, et see on õigusvastane. Ei ole võimalik kindlaks teha, kas, mis ajast ja kuidas vaidlusaluse sõiduki mootor ja mootori juhtimistarkvara erinevad asjaomase tootja poolt USA turule toodetud sõidukite mootori konstruktsioonist ja juhtimistarkvarast. [...]

Vaidlusalune sõiduk on tehniliselt ohutu ja sõiduvalmis ning seda saab seega (nende aspektidega seoses) liikluses piiranguteta kasutada.

Hageja jaoks oli oluline osta vähe kütust tarbiv diiselauto. [...] Kui hageja oleks teadnud, et vaidlusalune sõiduk ei vasta petutarkvara tõttu asjakohastele õigusnormidele, siis ei oleks ta vaidlusalust sõidukit üldse ostnud.

[...]

Volkswagenite ainuedasimüüja Austrias, [lk 5] Intercar Austria GmbH teavitas hagejat 8. oktoobri 2015. aasta kirjas sellest, et vaidlusalust sõidukit on vaja täiustada ja et tootja kannab kõik vaidlusaluse sõiduki parandustöödega seotud kulud. Viidatud kirja üldisest kontekstist võib järeldada, et tüübikinnituses märgitud NO_x väärtused erinevad tegelikest väärtustest. Hagejale tehti ka ettepanek lasta installida tootja väljatöötatud **uuendus**, mis eemaldab ümberlülitusloogika. Uuenduse töötas välja kostja ja see paigaldati vaidlusalusele sõidukile.

Vähemalt pärast uuendust on heitgaasitagastusklapp, s.o osa, mis võib mõjutada heitmeid, konstrueeritud sel viisil, et uuenduse tõttu reguleeritakse heitgaasitagastuse määra nii, et saasteainete heitkoguseid piirav režiim tagatakse ainult vahemikus 15 °C kuni 33 °C ja ainult madalamal kui 1000 meetrit merepinnast ning väljaspool nimetatud temperatuurivahemikku väheneb kõnealune määr olukorras, kus temperatuur muutub 10 °C võrra ja kõrgus 1000 meetrit merepinnast ületatakse 250 meetri võrra, lineaarselt nullini (edaspidi kokkuvõtvalt „**temperatuurivahemik**“) [...]. Heitgaasitagastuse määra nullini vähenemise tõttu ületavad NO_x heitkogused määrusega nr 715/2007 kehtestatud piirväärtused. Uuendusega tehakse lisamuudatusi, mis (võrreldes uuenduseelse olukorraga) muudavad heitgaasitagastuse määra. Kuivõrd kõnealuse uuenduse

kohta pole piisavalt teavet, ei ole võimalik neid muudatusi tuvastada (välja arvatud temperatuurivahemiku süsteemi puhul).

Ei ole võimalik tuvastada, et temperatuurivahemik on vajalik mootori kaitsmiseks kahjustuste eest. Ei ole võimalik tuvastada, et uuendamine mõjutab negatiivselt sõiduki kasutamist, tahma tekkimist, võimsust või sõidukiga läbitavat kilomeetraazi. Ei ole võimalik tuvastada, et juhul, kui uuendus tehtaks ilma temperatuurivahemikku seadistamata, ei saa järgida määrusega nr 715/2007 kehtestatud tingimusi, mis puudutavad heitekontrolliseadmete kulumiskindlust vastavalt sama määruse artikli 4 lõikele 2. Austrias on õhutemperatuur suuremal osal aastast alla 15 °C. Ei ole võimalik tuvastada, et uuenduse tegemine vähendab sõiduki turuväärtust.

Saksa Kraftfahrt-Bundesamt (tüübikinnitusasutus, edaspidi „KBA“) [...] kiitis tehnilise ümberseadistuse (täpsemalt uuenduse) [...] heaks ja ei tühistanud seega tüübikinnitust, kusjuures KBA tuvastas (osaliselt õiguslikult), et i) keelatud katkestusseade puudub, ii) olemasolevad katkestusseadmed on lubatavad, iii) saasteainete heitkoguste piirmäärad ja muud tingimused on täidetud, iv) tehniline teenistus kinnitas tootja algselt avaldatud andmed kütusekulu ja CO₂ heite kohta [lk 6] ja v) mootori jõudlus, maksimaalne pöördemoment ja tekitatava müra tase on jäänud samaks. KBA-l pole teavet tarkvara kohta, mida tootja uuenduse jaoks kasutab, sest ta ei nõudnud selle esitamist. Ei ole võimalik tuvastada, millist (täiendavat) teavet KBA omas uuenduse heakskiitmiseks ja eeltoodud järelduste tegemiseks.

II. Tõendite hindamine ja asjakohasus

Täiendavate tõendite kogumise vajadus oleneb vastustest küsimustele liidu õiguse tõlgendamise kohta. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et asjaolud on küsimuste esitamiseks ja nende asjakohasuse hindamiseks riigisisese menetluse seisukohast vajalikus ulatuses tuvastatud.

[...] [täpsemad selgitused kogutud tõendite kohta]

III. Liidu õigus

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (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 (edaspidi „määrus nr 715/2007“), sätestab muu hulgas järgmist.

Põhjendus 15 [lk 7]

„Komisjon peaks jälgima vajadust vaadata läbi uus Euroopa sõidutsüklil kui katsemenetlus, millel põhinevad EÜ tüübikinnituste heitkoguseid reguleerivad

eeskirjad. Sõidukite tehnilistes jm andmetes ja juhtide käitumises toimunud muutuste kajastamiseks võib osutada vajalikuks katsetamistsükleid uuendada või asendada. Läbivaatamine võib olla vajalik selleks, et tagada tegelike heitkoguste vastavus nendele, mis on mõõdetud tüübikinnituse ajal. Samuti tuleks kaaluda heitkoguse mõõtmise kaasaskantavate süsteemide kasutamist ja reguleerimisel mõiste „mitte üle” kasutuselevõtmist.“

Artikkel 5

„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 aastekontrollisüsteemide tõhusust. Keeldu ei kohaldata, kui:

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

b) seade töötab ainult kuni mootori käivitamiseni,

või

c) tingimused sisalduvad olulisel määral katsemenetluses, mida viiakse läbi kütuseaurude ja summutitorust väljuvate heitgaaside keskmiste koguste kontrollimiseks.“

Vaidlusaluse sõiduki suhtes kehtivad määruse nr 715/2007 I lisa tabelis 1 (Euro 5) sätestatud heitkoguste piirväärtused.

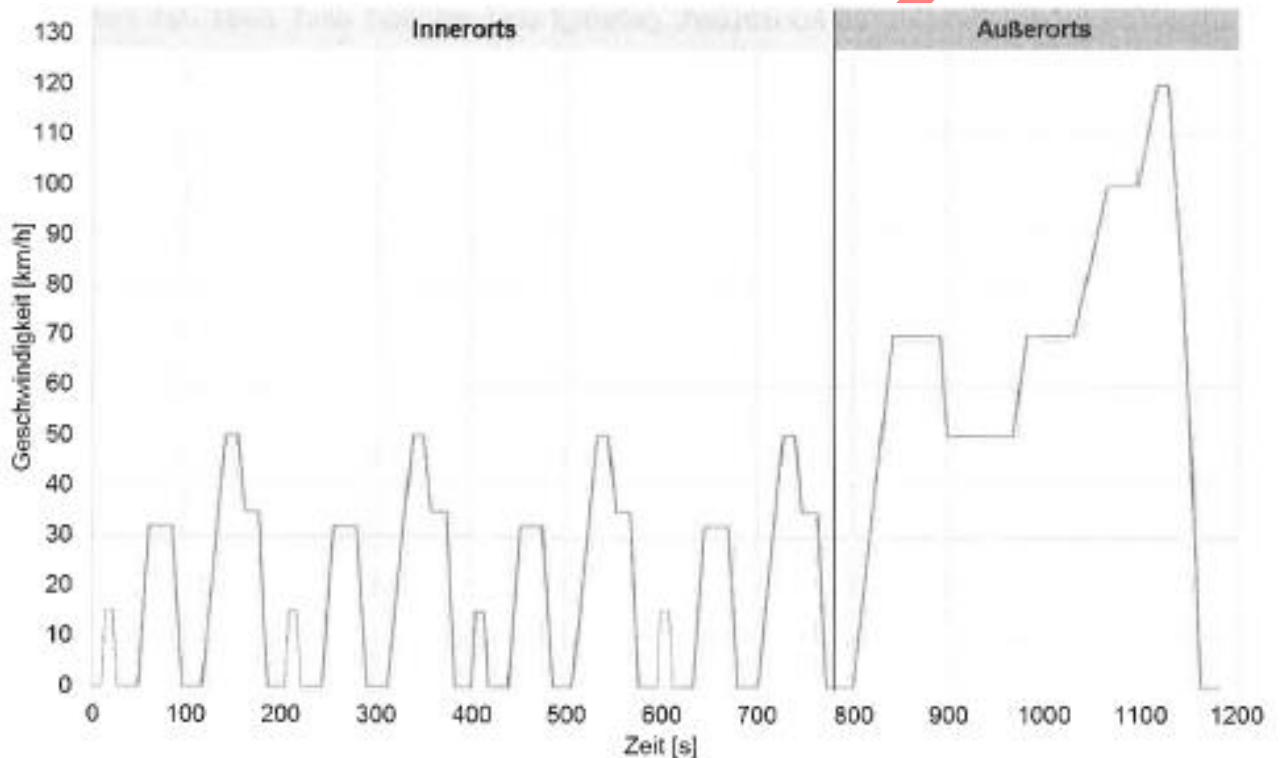
Vaidlusaluse sõiduki asjaomased väärtused tuleb välja selgitada registreerimismenetluse raames tehtava Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuli 2008. aasta määruse (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2008, L 199, lk 1; edaspidi „määrus nr 692/2008“), III lisas kirjeldatud niinimetatud 1. tüüpi katse käigus.

Määruse nr 692/2008 III lisa punkt 3.1 viitab ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 4. lisa sätestatud tehnilistele nõuetele. Kõnealune 4. lisa kirjeldab [lk 8] 1. tüüpi katse tegemist vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 punktile 5.3.1, kusjuures 4. lisa 1. liide käsitleb sõidutsükli, mida tuleb katses järgida.

Selles eeskirjas ja ka üldiselt nimetatakse seda sõidutsükli uueks Euroopa sõidutsükliks (New European Driving Cycle, edaspidi „NEDC“). Sõidukit

katsetatakse veojõustendil vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 punktile 5.3.1 ja katse kestab 19 minutit 40 sekundit (= 1180 sekundit). Sealjuures sõidetakse läbi NEDC, mis koosneb esimesest osast, st „linnasõidutsüklist“ ehk „linnasõidust“ (ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 punkt 5.3.1.2.2) ja teisest osast, st „linnavälise sõidu tsüklist“ ehk „linnavälisest sõidust“ (ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 punkt 5.3.1.2.3). Neid NEDC kahte osa saab graafiliselt kujutada järgmiselt:

Uus Euroopa sõidutsükkel (New European Driving Cycle, NEDC)



[kiirus (km/h) / aeg (s) / linnasõit / linnaväline sõit]

[...]

Määruse nr 692/2008 artikli 3 punkt 9 sätestab järgmist:

„VIII lisas sätestatud 6. tüüpi katsed heitkoguste mõõtmiseks madalatel temperatuuridel ei kasutata diiselsõidukite puhul.

Tüübikinnitust taotledes peavad tootjad aga tüübikinnitusasutusele esitama andmed tõendamaks, et NO_x järeltöötlusseade saavutab tõhusaks tööks piisavalt kõrge temperatuuri [lk 9] 400 sekundi jooksul alates 6. tüüpi katses kirjeldatud külmkäivitusest temperatuuril -7 °C.

Lisaks peab tootja esitama tüübikinnitusasutusele andmed heitgaasi tagastussüsteemi kohta, sealhulgas selle toimimise kohta madalal temperatuuril.

Neis andmetes tuleb kirjeldada ka võimalikku mõju heitmetele.

Tüübikinnitusasutus ei anna tüübikinnitust, kui esitatud andmetest ei piisa tõendamaks, et järeltöötlusseade saavutab määratud aja jooksul ka tegelikult tõhusaks toimimiseks piisavalt kõrge temperatuuri.

Komisjoni taotluse korral peab tüübikinnitusasutus esitama andmed NO_x järeltöötlusseadmete ning heitgaasi tagastussüsteemi toimivuse kohta madalal temperatuuril.“

IV. Liikmesriigi õigus / eelotsusetaotluse vajalikkus

1. Lepingu vaidlustamine eksimuse alusel

Austria tsiviilseadustiku (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „ABGB“) § 871 sätestab, et „*kui osa tema esitatud või teisele isikule suunatud tahteavalduse sisust oli ekslik seoses tahteavalduse eseme või olulise tingimusega, millele tahe oli peamiselt suunatud ja millega seoses seda avaldati, siis ei teki talle sellest kohustusi, kui eksimuse põhjustas teine isik või kui teine isik oleks asjaoludest tulenevalt pidanud seda märkama või kui teisele isikule anti sellest veel õigeks ajaks teada*“.

Viidatud säte näeb ette mitu tingimust, mille täidetuse korral ja vastava nõudega hagi esitamisel peab kohus tegema õiguslikku olukorda muutva otsuse, millega tunnistab lepingu algusest peale kehtetuks. Järgmisena käsitletakse eelotsuse seisukohast tähtsust omavaid tingimusi.

1.1. Eksimuse esinemine

Asjaolude põhjal lähtus hageja sellest, et ta omandab seaduse (liidu õiguse) nõuetele vastava sõiduki. Lisaks nähtub asjaoludest, et hageja omandatud vaidlusalusele sõidukile oli lisatud ümberlülitusloogika. Kõnealune ümberlülitusloogika on vastuolus määrusega nr 715/2007, eelkõige selle artikliga 5. See tuleneb asjaolust, et heitgaasitagastusklapp ja [lk 10] sissepritsesüsteem on mõlemad sellised osad, mis võivad mõjutada heitmeid, ja konstrueeritud sel viisil, et need vastavad määrusele nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetele ainult määruse nr 692/2008 III lisas kirjeldatud 1. tüüpi katse tegemise ajal. Sõiduki normaalse kasutamise korral on need osad seadistatud viisil, mis ei ole kooskõlas määruse nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega.

Vaidluse esemeks ei ole ka keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses, kuna – nagu kostja ise ilmselt õigesti märgib – sellise katkestusseadmega tegemist ei ole [...]. Programmeerimist tuleks pigem vaadelda nii, et vaidlusaluse sõiduki varustus ei ole normaalse kasutamise korral algusest peale kooskõlas määruse nr 715/2007 sätetega (eelkõige artikli 5 lõikega 1), nii et pole enam võimalik (erandjuhtudel) katkestada selliste osade toimimist, mis võivad mõjutada heitmeid, ja seega mootori asjaomastele nõuetele vastavat

töötamist. Pigem on vaidlusalune sõiduk tehnilistele tingimustele vastavas olekus (režiim 1 [NEDC]) ainult erandjuhtudel.

Vaidlusalune sõiduk ei vasta seaduse (liidu õiguse) nõuetele. Hageja oli selle asjaoluga seoses eksimuses, mistõttu see tingimus on täidetud.

1.2. Eksimuse arvestatavus

[...] ABGB näeb ette [...] üksnes küllatki piiratud võimaluse eksimusele tuginemiseks [...]. Lepingu kehtetuks tunnistamiseks annab alust eksimus, mida nimetatakse üldjuhul „arvestatavaks“.

[...] Käesoleval juhul eeldas hageja lepingu sõlmimisel, et vaidlusalune sõiduk vastab seaduse (liidu õiguse) nõuetele. Nagu eespool öeldud, ei täida vaidlusalune sõiduk neid ootusi. Täpsemalt tuleb küsida, kas see on tehingu olemuse tõttu vaikimisi kokku lepitud omadus. [...] **[lk 11]** [...] [Eksimuse arvestatavuse kontroll]. Eksimus [...] on arvestatav.

1.3. Eksimuse olulisus

Eksimus on oluline, kui tehingu teinud isik ei oleks ilma selleta tehingut teinud, ja väheoluline, kui ta oleks ilma selleta tehingu teinud teistsugustel tingimustel. [...]

Asjaoludest nähtub, et kui hageja oleks teadnud, et vaidlusalune sõiduk ei vasta petutarkvara tõttu seaduse nõuetele, siis ei oleks ta vaidlusalust sõidukit ostnud.

Eespool kirjeldatud õigusliku olukorra põhjal tuleb märkida, et eksimus on eeltoodud tähenduses oluline; lepingu sõlmimine oli sellega põhjuslikult seotud. Kui muud tingimused on täidetud, tuleb leping kehtetuks tunnistada.

1.4. Tehingu vaidlustamine

Hoolimata punktides 1.1–1.3 nimetatud tingimuste täidetusest saab hageja tehingu vaidlustada ainult juhul, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest: i) eksimuse põhjustas teine isik, ii) teine isik oleks pidanud asjaoludest tulenevalt eksimust märkama, iii) eksimuses olevat isikut ei teavitatud õigel ajal või iv) mõlemad lepingupooled olid ühtviisi eksimuses [...]. [eksimuse alusel tehingu vaidlustamise aluste kontroll] Õigusliku kontrolli tulemusel tuleb märkida, et hageja saab lepingu vaidlustada.

1.5. Nõudeõiguse kaotamine

Austria õiguses lähtutakse sellest, et eksimuses oleva isiku lepingupartner saab eksimuse õiguslikke tagajärgi vältida, asetades eksimuses oleva isiku olukorda, kus viimane oleks olnud, kui tema ekslik arvamus oleks olnud õige, see tähendab kui tehing kehtib sellisena, nagu seda mõistis eksinud pool. Tahteavalduse tegijal puudub sellisel juhul õiguskaitsevajadus ja ta on nõudeõiguse kaotanud. **[lk 12]**

[...] Kostja viitab sellele, et uuenduse tegemise tõttu on hageja kaotanud eespool kirjeldatud nõudeõiguse ja tal puudub õigus nõuda lepingu kehtetuks tunnistamist.

Hageja väidab, et ta ei kaotanud nõudeõigust uuenduse tegemise tõttu, ja põhjendab oma seisukohta eelkõige sellega, et ka ümberlülitusloogika on seadusega keelatud meede.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kohtuasja lahendamisel selgitama, kas olek pärast uuenduse tegemist on selline tehniline lahendus, mis on kooskõlas liidu õigusega, eelkõige määrusega nr 715/2007 ja määrusega nr 692/2008. Ainult sel juhul on hageja nõudeõiguse kaotanud, tal ei ole õigust nõuda lepingu kehtetuks tunnistamist ega hinna alandamist, see tähendab hagi tuleb jätta rahuldamata. [...]

Järelikult tuleb enne käesoleva kohtuasja lahendamist vastata eelotsuse küsimustele.

V. Eelotsuse küsimuste põhjendused

Eelotsuse küsimused esitatakse seetõttu, et seoses käesoleva menetluse esemeks olevate asjaoludega puudub Euroopa Kohtu (väljakujunenud) praktika määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 1 tõlgendamise kohta. [...]

See teema on Austria kohtutes paljudel juhtudel arutusel. [...] Menetluses esitatu põhjal on teada, et ka teiste liikmesriikide kohtutes tuleb lahendada vaidlusi samal teemal [lk 13], mistõttu on need küsimused olulised kogu Euroopa Liidus.

[...]

Landesgericht Eisenstadt (liidumaa kohus Eisenstadtis),

[...]

Eisenstadt, 29. jaanuar 2020

[...]