

Kohtuasi C-663/19**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1****Saabumise kuupäev:**

6. september 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Gera (Gera esimese astme kohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

30. august 2019

Hageja:

MM

Kostja:

Volkswagen AG

Põhikohtuasja ese

Nõue hüvitada kahju lubamatu katkestusseadmega varustatud kasutatud sõiduki müügilepingu tagasitaitmisega – Tootja vastutus – Vastavustunnistuse esitamise kohustus – Lõpptarbija kaitse – Asja kasutamisest tingitud väärtuse vähenemise mahaarvamine kahjuhüvitisest

Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus

Liidu õiguse tõlgendamine, ELTL artikkel 267

Eelotsuse küsimused

1. Kas EG-FGV [EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EÜ-tüübikinnituse määrus; edaspidi „EG-FGV“)], § 6 lõiget 1 ja § 27 lõiget 1 ning direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõiget 1 ja artikli 26 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et tootja rikub kohustust esitada kehtiv tunnistus vastavalt EG-FGV § 6 lõikele 1 (või kohustust esitada vastavustunnistus vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18

lõikele 1), kui ta on sõidukisse paigaldanud lubamatu katkestusseadme määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 ja artikli 3 punkti 10 tähenduses ning sellise sõiduki turule laskmine rikub keeldu lasta turule sõiduk, millel puudub kehtiv vastavustunnistus vastavalt EG-FGV § 27 lõikele 1 (või keeldu müüa sõidukit, millel puudub vastavustunnistus vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 lõikele 1)?

Juhul kui vastus sellele küsimusele on jaatav:

1a. Kas EG-FGV §-d 6 ja 27 ning direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõige 1, artikli 26 lõige 1 ja artikkel 46 järgivad eesmärki kaitsta ka lõpptarbijat ja – juhul, kui sõiduk müüakse edasi kasutatud sõidukite turul – eelkõige järgmist ostjat ning nimelt ka tema valikuvabadust ja vara? Kas kasutatud sõiduki ostmine, mis on turule lastud ilma kehtiva vastavustunnistusega, kuulub ohtude hulka, mille vältimiseks on kõnealused normid vastu võetud?

2. Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõige 2 järgib eesmärki kaitsta ka lõpptarbijat ja – juhul, kui sõiduk müüakse edasi kasutatud sõidukite turul – eelkõige järgmist ostjat ning nimelt ka tema valikuvabadust ja vara? Kas lubamatu katkestusseadmega varustatud kasutatud sõiduki ostmine kuulub ohtude hulka, mille vältimiseks on kõnealune normi vastu võetud?

3. Kas EG-FGV §-d 6 ja 27 ning direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 ning määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et nende normide rikkumise korral tuleb tervikuna või osaliselt (vajaduse korral: mil viisil ja millises ulatuses) loobuda lõpptarbijale makstava hüvitise vähendamise sõiduki tegelikust kasutamisest tingitud väärtuse vähenemise võrra, kui lõpptarbijat saab sellise rikkumise tõttu nõuda ja ka nõuab müügilepingu tagasitaitmist? Kas tõlgendust muudab see, kui rikkumisega kaasneb tüübikinnitusasutuste ja lõpptarbijate petmine, jättes neile mulje, et kõik tüübikinnituse andmise tingimused on täidetud ja sõiduki kasutamine liikluses on piiranguteta lubatud, ning rikkumise ja pettuse eesmärk on vähendada kulusid ja suurendada müügikäibe kasvatamise kaudu kasumit, saavutades pahaaimamatute klientide kulul samal ajal konkurentsieelis?

Viidatud liidu õigusnormid

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 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), artikli 18 lõige 1, artikli 26 lõige 1 ja artikkel 46

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 (ELT 2007, L 171, lk 1), artikli 3 punkt 10 ja artikli 5 lõige 2

Komisjoni 7. mai 2009. aasta määrus (EÜ) nr 385/2009, millega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv)) IX lisa (ELT 2009, L 118, lk 13), lisa

Viidatud riigisiseseid õigusnormid

Määrus mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike EÜ-tüübikinnituse kohta (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, edaspidi „EG-FGV“), §-d 6 ja 27

Saksa tsiviilseadustik (Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „BGB“), § 31, § 823 lõige 2, § 826

Saksa karistusseadustik (Strafgesetzbuch, edaspidi „StGB“), § 263 lõige 1

Kohtuasja asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte

- 1 Hageja ostis 13. mail 2015 automüüjalt kasutatud sõiduauto Seat Alhambra 2.0 TDI, mille läbisõit oli „ca 11 600“ ja hind 26 400 eurot.
- 2 Sõiduauto on varustatud mootoriga EA 189, mille on tarninud kostja. Mootori originaaltarkvara võimaldas ametlikus kontrollimenetluses optimeerida lämmastikuheite taset sellega, et mootoril on kahe töörežiimiga heitgaasitagastussüsteem. Režiim 1, mis kasutab küllaltki kõrget heitgaasitagastuse määra, optimeerib lämmastikusisaldust, režiim 0 optimeerib tahkete osakeste sisaldust ja selle puhul on heitgaasitagastuse määr madalam. Mootori juhtimisseadme tarkvara teeb kindlaks, kas sõiduk asub tavapärasel liikluses või katsestendil, mis on mõeldud heitkoguste kindlaksmääramiseks. Testitsükli ajal ehk katsestendil lülitab sisseehitatud tarkvara lämmastikuheite puhul töösse režiimi 1, mis võimaldab saavutada lämmastikoksiidi madalama taseme ning heitgaasid vastavalt seadusega ettenähtud piirväärtustele ja ka lämmastikoksiidi heitkogused vastavalt lämmastikoksiidi piirväärtustele vastavalt Euro 5 standardile. Liikluses esinevates tegelikes sõidutingimustes töötab sõiduk seevastu režiimil 0. Seejuures tekkivad heitkogused ei ole vastavuses väärtustega, millele kostja kui kõnesoleva sõiduki tootja on vastavustunnistuses esitanud.
- 3 Katkestusseadme väljatöötamine ja paigaldamine ning manipuleeritud mootorite tarnimine kontserni tüdarettevõtjatele toimus kostja teadmisel ja korraldusel, igal juhul aga tema juhatuse heakskiidul, ning selle eesmärk oli vähendada lõpptarbijate kulul oma kulusid, suurendada müügikäibe olulise kasvatamise

kaudu kasumit ja saavutada konkureerivate sõidukitootjate ees konkurentsieelis. Seda, et kontserni tütarettevõtjad manipuleeritud mootoreid kasutavad ja kõnealuseid sõidukeid müüakse klientidele, ei olnud mitte ainult võimalik ette näha, vaid see just nimelt oli kostja tegevuses osalenud töötajate eesmärk. Pahaaimamatute tüübikinnitusasutuste ja lõpptarbivate petmine, jättes neile mulje, et sõidukid on varustatud kõnealuse katkestusseadmega, olgugi et tegelikult eiratakse ettenähtud heitgaasinorme, oli osa tervikplaanist.

- 4 Hageja, keda oli (tema lepingupartneri poolt kostja tööriistana) petatud, ostis sõiduki avalikel teedel liiklemiseks. Hageja ei oleks sõidukit ostnud, kui ta oleks teadnud, et sõiduki registreerimise sisulised tingimused ei ole täidetud, mistõttu esineb oht, et ta ei saa sõidukit (alaliselt) sel eesmärgil kasutada, sest see võidakse registrist kustutada. Alates ostmisest kasutab hageja sõidukit.

Põhikohtuasja poolte peamised argumendid

- 5 Hageja nõuab kostjalt sõiduki ostuhinna tagasimaksmist. Ta leiab, et ostuhinnalt ei või maha arvata sõiduki kasutamisest tingitud väärtuse vähenemist läbitud kilomeetrite tõttu.
- 6 Kostja väidab, et tema paigaldatud tarkvara puhul on tegemist pelgalt mootorisese meetmega. Lisaks ei ole piirnormid tegelike sõidutingimuste puhul tähtsad, sest seadusandja otsustas kontrollida piirnorme laboritingimustes.

Eelotsusetaotluse põhjenduse lühikokkuvõte

- 7 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kontrollib kostja deliktilist vastutust vastavalt BGB §-le 826.
- 8 Eelotsusetaotluse esitanud kohus sedastab kõigepealt, et vaidlusalusesse sõidukisse on paigaldatud lubamatu katkestusseade määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 ja artikli 3 punkti 10 tähenduses. Kraftfahrtbundesamt'i (föderaalne transpordiamet) asjakohane otsus on vaidlustamatu ja sellel on tsiviilmenetlusele siduv mõju.
- 9 Kuivõrd on lisaks rikutud ka EG-FGV § 6 lõiget 1 ja § 27, mis põhinevad direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõikel 1 ja artikli 26 lõikel 1, oleneb vastusest Saksamaal vaidluse all olevatele küsimustele, kas vastavustunnistus sisaldab ka [tootja] kinnitust ja milline on vastavustunnistuse tähendus.
- 10 Ühe käsituse järgi ei ole tähtis, kas konkreetne sõiduk vastab õiguslikele nõuetele, vaid üksnes asjaolu, et tunnistuse on välja andnud õige tootja ja see vastab antud tüübikinnitusele, see tähendab, et [tootja] kinnitus vastab teatavatele vorminõuetele, isegi kui see ei ole sisuliselt korrektne. Seetõttu ei mõjuta lubamatu katkestusseadme paigaldamine vastavustunnistuse kehtivust.

- 11 Vastupidise seisukoha järgi sisaldab kõnealune tunnistus ühtlasi [tootja] kinnitust, et sõiduk vastab kõigile liidus kehtivatele õigusaktidele, mille tagajärjel on vastavustunnistus lubamatu katkestusseadme olemasolu korral vale ja seega kehtetu, mistõttu toimus turule laskmine ilma kehtiva tunnistuseta (EG-FGV § 27 lõike 1 rikkumine) ja ühtlasi rikkus tootja kohustust esitada kehtiv tunnistus vastavalt EG-FGV § 6 lõikele 1.
- 12 Eelotsusetaotluse esitanud kohus järeldeb määruse (EÜ) nr 385/2009 lisas esitatud eesmärgist, mis on sõnastatud nii, et vastavussertifikaadi „väljaandmisega kinnitab sõidukitootja ostjale, et omandatud sõiduk vastab selle tootmise ajal Euroopa Liidus kehtivatele õigusaktidele“, et formaalne käsitus ei ole õige ja vastavussertifikaat peab sisaldama [tootja] kinnitust, nagu leitakse vastupidises seisukohas.
- 13 EG-FGV § 27 rikkumist ei välista asjaolu, et hageja ostis kasutatud auto ja kõnealuse normi sõnastus kehtib levinud käsituse kohaselt algusest saadik ainult uute sõidukite suhtes. Seda seetõttu, et kostja laskis asjaomase sõiduki turule kõigepealt uuena, mistõttu sellega üleüldse sai kasutatud sõidukite turul hiljem kaubelda, mistõttu seondub vastutus selle asjaoluga, millel on kestev mõju (mitte aga hilisema edasimüügiga).
- 14 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kontrollib kõiki BGB § 826 kohaldamise eeldusi ja leiab, et need on täidetud. Seejärel juhib ta tähelepanu sellele, et deliktiline vastutus vastavalt BGB §-le 826 piirdub selliste kahjude hüvitamisega, mis kuuluvad rikutud nõude või keelu kaitsealasse, ning õigus nõuda kahju hüvitamist on ainult isikul, kes on heade kommete vastaselt saanud otsest kahju või keda on kolmanda isikuna heade kommete vastaselt kahjustatud, mitte aga vahetult kahjustatud isikuga seotud isikul, kes on saanud kaudset kahju. Nii on see siis, kui õigusnorm järgib igal juhul ka eesmärki kaitsta üksikisikut või konkreetseid isikute rühmi kindla õigushüve rikkumise eest. Lisaks kehtib vastutus ainult nende kahju tagajärgede suhtes, mis kuuluvad ohtude hulka, mille vältimiseks oli rikutud norm vastu võetud. Seejuures tuleb kontrollida rikutud õigusnormi mõtet ja ulatust ning selgitada, kas kõnealuse normi eesmärk oli väidetavat kahju ära hoida.
- 15 Küsimuse kohta, kas sellises olukorras nagu käesolevas kohtuasjas tuleb vastutust korrigeerida lähtuvalt normi kaitse-eesmärgist, on Saksamaal esindatud erinevad seisukohad.
- 16 Kui jätta otseselt arvesse võtmata, et – kostja algatusel – on rikutud määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 esimest lauset ning EG-FGV § 6 ja § 27, vaid põhjendada heade kommete vastast käitumist ainult sõiduki turule laskmisega seonduva ja kestva (just nimelt ka) lõpptarbija eksitamisega, siis ei ole kaitse-eesmärkidest lähtuv korrigeerimine vajalik, sest eksitatud isik vajab piiramatut kaitset ja talle tuleb hüvitada kogu kahju, mis talle on eksitamisega põhjustatud. Kui tugineda seevastu peamiselt sellele, et kostja korraldas lubamatu katkestusseadmega varustatud [sõiduki] turule laskmine, siis on kohtuasja lahendamisel määrava tähtsusega, kas eespool nimetatud õigusnormid kaitsevad

kolmandat isikut ja kas olukorraga, kus lõpptarbija ostab sõiduki, kuhu on paigaldatud lubamatu katkestusseade ja/või mis on turule lastud ilma kehtiva vastavastustunnistusega, kaasnevad ohud, mille vältimiseks on kõnealused normid vastu võetud.

- 17 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei ole isoleeritud käsitus asjakohane. Tegemist on ühtse sündmuse ja tervikplaani lahutamatu aspektidega. Heade kommete vastase käitumise etteheite põhisisu seisneb seejuures selles, et rikutud on heitestandardit. Seetõttu tuleneb vastutus BGB §-st 826 ainult juhul, kui heitestandard ei järgi eesmärki kaitsta lõpptarbijat kui seotud isikut ainult kaudse kahju eest, vaid see pakub just nimelt kaitset ka kahju eest, mille hüvitamist käesolevas kohtuasjas nõutakse.
- 18 See, kas EG-FGV §-d 6 ja 27 ning direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõige 1 ja artikli 26 lõige 1 ja/või määruse nr 715/2007 artikli 5 lõige 2 kaitsevad kolmandaid isikuid, see tähendab, kas need kaitsevad just nimelt konkreetsete sõidukiostjate valikuvabadust ja vara, ning kas olukord, kus isik ostab lubamatu katkestusseadmega varustatud sõiduki, kuulub ohtude hulka, mille vältimiseks on rikutud normid vastu võetud, on Saksa kohtupraktikas siiani äärmiselt vaieldav.
- 19 On esindatud seisukoht, et nimetatud sätteid ei saa käsitada kaitsenormidena, kuna nende eesmärk ei ole kaitsta mootorsõiduki ostja vara, vaid nende eesmärk on tagada liiklusohutuse, tervishoiu, keskkonnakaitse ja ratsionaalse energiakasutuse kõrge tase.
- 20 Eeltoodule esitatakse vastuväide, et ei ole oluline, kui rikutud normi esmane eesmärk on küll kaitsta üldist huvi, kui üksikisiku kaitset – millest käesoleval juhul tuleb lähtuda – ei tule käsitada üksnes sellega seonduva aspektina, vaid see kuulub normi eesmärkide hulka. Euroopa Liidu õigusnormide puhul tuleb lisaks arvestada, et liidu õiguse tõhusa rakendamise eesmärgil tuleb kahju hüvitamise nõudeid tunnustada ka olukorras, kus rikutud normid ei järginud üksikisiku kaitse eesmärki. Pealegi nähtub üksikisiku kaitse ka eesmärgi kirjeldusest, mida on eespool juba mainitud ja mis on esitatud määruse (EÜ) nr 358/2009 lisas.
- 21 Eelotsusetaotluse esitanud kohtul ei ole võimalik hinnata, milline tõlgendus on direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõike 1, artikli 26 lõike 1 ja artikli 46 nõuetekohast ülevõtmist, liidu õiguse põhimõtteid ja Euroopa Liidu põhiõiguste hartat arvestades õige. Seetõttu palub ta Euroopa Kohtul anda siduv tõlgendus.
- 22 Kolmanda küsimuse kohta märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et juhul kui vastus küsimustele 1, 1a ja/või 2 on jaatav, on hagejal õigus nõuda tema asetamist olukorda, milles ta oleks juhul, kui ta ei oleks sõiduki müügilepingut sõlminud. Tal on õigus nõuda ostuhinna hüvitamist, andes samal ajal üle sõiduki valduse ja omandi.
- 23 Arvestades seda, et hageja on ostetud autot pärast ostmist mitu aastat kasutanud ja kasutab seda endiselt, kerkib aga lisaks määrava tähtsusega küsimus selle kohta,

kas tal on kasu mahaarvamise põhimõtte järgi kohustus hüvitada asja kasutamisest tingitud väärtuse vähenemine.

- 24 Saksa õiguses kehtib kahju hüvitamise osas põhimõte, et kahju hüvitatakse ainult üks kord ja kahjustatud isik ei või kahju arvel rikastuda. Sellele vastavalt toimub mh kasu mahaarvamine. Selle kohaselt tuleb kahjuhüvitisest maha arvata igasugune kasu, mida kahjustatud isik sai kahju tekitamise tagajärjel ja mille mahaarvamine on kooskõlas kahju hüvitamise kohustuse eesmärgiga, see tähendab, et kahjustatud isiku kanda ei jää ebaõiglane koorem ja kahju põhjustanud isikut ei vabastata ülekohtuselt vastutusest.
- 25 Selle üle, kas – eelkõige vastutuse korral BGB § 826 alusel – sellises olukorras nagu käesolevas kohtuasjas saab kasu maha arvata, käivad Saksamaal ägedad vaidlused.
- 26 Kasu mahaarvamise põhimõtte rakendamise vastu esitatakse vastuväide, et pettuse teel müügilepingu sõlmimisele kallutamise etteheitega oleks vastuolus kasutuseelise mahaarvamine, sest hageja ei soovinud sõidukit rentida, vaid seda osta. Samuti ei või pettuse tõttu vastutav tootja saada veel lisaväärtust talle ette heidetava kauba müümisest ka selle ajutise kasutamise hüvitisena. Seda seetõttu, et see viiks selleni, et vastutus ei tooks tema jaoks majanduslikus mõttes kaasa peaaegu mitte mingisugust erinevust. Ka liidu õiguse tõhus rakendamine ei võimalda kasutamist hüvitada.
- 27 Seevastu viidatakse sellele, et kasu mahaarvamise põhimõtte rakendamine ei ole ülekohtune, sest toimub kasutamine ja sel viisil saadakse rahaliselt hinnatav hüve ning keeldumisel puudub kompenseeriv mõju. Saadud viljade mahaarvamine ei vii kahju tekitanud isiku ülekohtuse vastutusest vabastamiseni. Kahju hüvitamist käsitlevate õigusnormide ülesanne ei ole karistada kahju põhjustanud isiku käitumist nii, et see ulatub kaugemale lepingu tegelikust tagasitaitmisest. Hageja saadud kasutuseelis ei ole selline, mis oleks kahjustava sündmuseta samasuguseks jäänud. Seda seetõttu, et ka kahjustava sündmuse puudumisel oleks hagejal olnud mootorsõiduk ja ta oleks kasutanud sellega kaasnevaid eeliseid. Selles osas ei olnud tema olukord kostja käitumise tõttu halvem.
- 28 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kaldub arvama, et sõiduki kasutamisest tingitud väärtuse vähenemine tuleb maha arvata, aga ta ei ole pädev hindama, kas see on liidu õiguse kohaselt täielikult või osaliselt keelatud.