

Anonüümseks muudetud versioon

Tölge

C-685/19 – 1

Kohtuasi C-685/19

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

17. september 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Frankenthal (Frankenthali esimese astme kohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

2. september 2019

Hageja:

OK

Kostja:

Daimler AG

[...]

Landgericht

Frankenthal (Pfalz)

Kohtumäärus

Kohtuasjas

OK, [...] Ludwigshafen am Rhein

– hageja –

[...]

versus

ET

Daimler AG, [...] Stuttgart

– kostja –

[...],

mis käsitleb kahju hüvitamist,

tegi [...] [kohtukoosseis ja määruse teinud kohtuniku nimi] 2. septembril 2019 samal kuupäeval toimunud kohtuistungil esitatut arvestades järgmise kohtumääruse:

- I. [...] [menetlusega seotud asjaolud]
- II. Euroopa Liidu Kohtule esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmised eelotsuse küsimused:

Esimene küsimus

Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust [lk 2] seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et vajadus kasutada katkestusseadmeid nimetatud sätte tähenduses esineb ainult juhul, kui ka olukorras, kus kasutati konkreetse sõidukimudeli tüübikinnituse saamise ajal olemasolevat kõrgtehnoloogiat, ei olnud võimalik kaitsta mootorit kahju või õnnetusjuhtumi eest ja sõidukit ohutult kasutada?

Teine küsimus juhuks, kui vastus esimesele küsimusele on jaatav

Kas muudel põhjustel – näiteks pikaajalise kogemuse puudumine, kõrgtehnoloogia ebaproportsionaalselt suur kulu võrreldes teiste müügihinda oluliselt mõjutavate tehnoloogiatega – on lubatud teha erandeid põhimõttelisest kohustusest kasutada tüübikinnituse andmise ajal olemasolevat kõrgtehnoloogiat?

Teine küsimus juhuks, kui vastus esimesele küsimusele on eitav

Kas ka olukorras, kus kasutatakse põhimõtteliselt lubatud tehnoloogilisi komponente, on tegemist lubamatu katkestusseadmega nn „temperatuuriakna“ (temperatuurivahemiku) kujul, kui mootori juhtimisseadmesse salvestatud parameetrid on valitud selliselt, et heitgaaside puhastamine ei ole aktiveeritud või on ainult osaliselt aktiveeritud

- a) valitud temperatuuride tõttu, lähtudes suurema osa aasta jooksul tavaliselt eeldatavatest temperatuuridest;

- b) muude parameetrite tõttu – näiteks selle tõttu, et sõiduk asub teataval kõrgusel üle merepinna – Saksamaa asjaomastes piirkondades või Euroopa siseturul? **[lk 3]**

Põhjendused

Määrus põhineb ELTL artiklil 267.

A. Põhikohtuasja ese

Pooled vaidlevad mootorsõiduki ostmisest tulenevate kahju hüvitamise nõuete üle. Hageja ostis ärialaseks kasutamiseks kostjalt 20. oktoobril 2015 brutohinnaga 46 220 eurot kasutatud sõiduki Mercedes Benz C 220 BlueTEC T-Modell, mille läbisõit oli 10 205 km ja mis oli esimest korda registreeritud 24. juulil 2015 ning mis vastas kostja andmetel diiselmootoriga sõidukite standardi „Euro 6“ järgi klassifitseerimise nõuetele. Selle üle, kas sõiduk vastab ka tegelikult selle klassifikatsiooni nõuetele, käib poolte vahel vaidlus. Kostja ei täitnud hageja tagasitaitmisenõuet, mille hagejat menetluses esindav advokaat esitas kirjalikult tähtajaga 14. veebruar 2019.

Kraftfahrt-Bundesamt (föderaalne transpordiamet) ei ole vaidlusaluse sõiduki ega sama tüüpi sõidukite tüübikinnitust seni tühistanud.

Hageja soovib müügilepingu tagasitaitmist deliktiõiguslikul alusel nii, et talle hüvitataks ostuhind, ja ta annaks samal ajal kostjale üle sõiduki valduse ja omandi, ning ta leiab, et sõidukisse sisseehitatud juhtimistarkvara, mis muu hulgas temperatuurist olenevalt sekkub heitgaaside puhastamisse ja selle tõhususesse, on lubamatu katkestusseade Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust **[lk 2]** seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2007, L 171, lk 1; edaspidi „määrus (EÜ) nr 715/2007“) tähenduses.

B. Õiguslik raamistik

Hageja nõuab Saksa tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch (edaspidi „BGB“) § 826 ja § 249 lõike 1 alusel müügilepingu tagasitaitmist deliktiõiguslikul alusel.

BGB § 826 on sõnastatud järgmiselt:

*Isik, kes tekitab teisele **[lk 4]** heade kommete vastasel viisil tahtlikult kahju, peab talle sellest tekkinud kahju hüvitama.*

BGB § 249 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

Isik, kes on kohustatud kahju hüvitama, peab taastama olukorra, mis oleks olnud, kui hüvitamiseks kohustav asjaolu ei oleks saanud.

Kahju BGB § 826 tähenduses ei esine Bundesgerichtshof'i (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) väljakujunenud kohtupraktika kohaselt mitte üksnes juhul, kui hageja majanduslik olukord on kahju põhjustava käitumise tagajärjel halvenenud. Pigem on piisav kahju, mis on hõlmatud vastutusega vastavalt BGB §-le 826, olemas juba siis, kui sooritus ja vastusooritus on küll objektiivselt samaväärsed, aga vastutuse põhjustanud käitumise tõttu viidi kahjustatud isik sellise lepingu sõlmimiseni, mida ta muidu ei oleks sõlminud [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale] ja mille alusel saadud sooritust ei saa kahjustatud isik täies mahus kasutada [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale].

Seda, kas tegemist on varalise kahjuga, hinnatakse põhimõtteliselt nn diferentsihüpooteesi alusel, seega nii, et võrreldakse vastutuse põhjustanud sündmuse tagajärjel tekkinud varalist olukorda olukorraga, mis oleks esinenud ilma selle sündmuseta [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale].

Selleks tuleb võrrelda hageja varalist olukorda, ja nimelt tema vara koguväärtust [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale], nagu see oli pärast vaidlusaluse sõiduki omandamise lepingu sõlmimist, olukorraga, mis oleks kujunenud lepingut sõlmimata. Kahju esineb juhul, kui võrdluse puhul tekib negatiivne tulemus, seega juhul, kui lepingu sõlmimine oli hagejale majanduslikult kahjulik.

Põhimõtteliselt on see nii juhul, kui ostetud sõiduk ei ole ostuhinda väärt või kui eelised ei korva hoolimata ostetud eseme väärtusest lepinguga seotud kohustusi ja muid puudusi. Selle võrdluse puhul tuleb lähteandmete hindamisel siiski arvesse võtta vastutuse kaitse-eesmärki ja hüvitise kompenseerimise funktsiooni [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale]. [...] **[lk 5]** [...] [märkused diferentsihüpooteesi õigusliku kontrolli kohta ja viide liikmesriigi kohtupraktikale].

Varaline kahju võib siiski seisneda juba selles, et hageja kui [kostja] kohustuse tahtlikust rikkumisest puudutatud isik on konkreetse varakäsituse osas ebasoodsamas olukorras. Kahju hüvitamise nõude eesmärk on hüvitada kahju kannatanud isikule konkreetne puudus; kahju mõiste sisustamine oleneb niisiis ka isikust endast [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale].

Sellega seoses on piisav, kui hageja on vaidlusaluse sõiduki ostmise tagajärjel koormatud soovimatu kohustusega, kuna ta ei saa lepingu alusel kostjalt saadud sooritust täies mahus kasutada. Neil asjaoludel ei ole hüvitatava varalise kahju esinemise seisukohast tähtis, kas soorituse ja vastusoorituse väärtus on objektiivselt võrdne [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale]. Sellise olukorra jaatamine seab siiski tingimuseks, et soovimatu lepinguga saadud sooritust ei peeta kahjuks üksnes isiku enda tahtest olenevast subjektiivsest aspektist lähtuvalt, aga ka tavaarusaama järgi on kirjeldatud asjaoludel lepingu sõlmimine ebamõistlik, ei järgi konkreetset varalist huvi ja on seega kahjulik [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale].

Käesoleval juhul on see nii, sest tavaarusaama järgi on juba lepingu sõlmimine sellise mootorsõiduki ostmiseks, mis ei vasta tootja vastutusalasse kuuluvatel

põhjustel sellele sõidukile kehtestatud ja antud Euro-standardile või heitenormidele, kahjulik.

C. Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse esitamise vajalikkus

Vaidluse lahendamine oleneb määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tõlgendamisest.

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul on hagejal õigus esitada nõue üksnes juhul, kui tema poolt kritiseeritud katkestusseadme puhul on tegemist lubamatu katkestusseadmega määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tähenduses. [lk 6]

Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei saa käesoleval juhul – erinevalt paljudest muudest olukordadest – hinnata katkestusseadme lubatavuse küsimust Krafftahrt-Bundesamti või muu avalik-õigusliku asutuse poolt kostja suhtes kõnealuse mootorikonfiguratsiooni kohta antud jõustunud haldusakti alusel. Vaidlusaluse sõiduki mudeliseeria kohta need – igal juhul praegu – (veel) puuduvad.

Olenevalt sellest, kas katkestusseadet tuleb käsitada nii, et see on lubatud või keelatud, tuleb hagi jätta rahuldamata või põhimõtteliselt rahuldada.

Kui lepingu sõlmimise ajal oli katkestusseade lubatud, siis ei tähenda sõiduki müügileping hageja koormamist soovimatu kohustusega. Pigem oleks hageja sellisel juhul saanud õigusnormidega kooskõlas oleva sõiduki, mis oli ka tema eesmärk müügilepingu sõlmimisel.

Kui mootori juhtseade ei olnud seoses heitgaaside puhastamisega kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punktis a sätestatud erandiga, siis ei olnud sõiduk müügilepingu sõlmimise ajal kooskõlas õiguskorraga. Sel juhul oleks hageja sõlminud lepingu, mida ta ei oleks asjaolusid teades sellisena sõlminud, mistõttu oleksid õigusnormist tulenevad eeldused müügilepingu tagasitaitmiseks deliktiõiguslikul alusel täidetud. Sel juhul tuleks Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) väljakujunenud praktika tähenduses [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale] ka objektiivselt seisukohast käsitada lepingu sõlmimist nii, et see on ebamõistlik, ei järgi konkreetseid varalisi huve ja on seega tervikuna kahjulik. Tavaarusaama järgi on lepingu sõlmimine sellise mootorsõiduki ostmiseks, mis ei vasta tootja vastutusalasse kuuluvatel põhjustel sellele sõidukile kehtestatud ja antud Euro-standardile või heitenormidele, kahjulik.

Lisaks tuleb sellistel asjaoludel arvestada ka varalise kahjuga kõrgema mootorsõidukimaksu kehtestamise tõttu. Riiklik maksuhaldur on põhiseadusest tulenevalt kohustatud halduse seaduslikkuse põhimõtet ja selle rakendamise praktikat arvestades määrama õige maksu, kui ta saab teada väärast maksubaasi kasutamisest, ja muutma juba väljastatud ja veel muudetavaid mootorsõidukite maksuteateid [...] [viide sellises olukorras kohaldatavale riigisisesele õigusnormile]. Seega ei saa müügilepingu sõlmimisel ega praegu välistada, et

hagejale pannakse tagasiulatuvalt kohustusi seetõttu, et [lk 7] vaidlusalune sõiduk tuleks klassifitseerida „halvema“ standardi järgi, mille tingimustele see alates turule laskmisest tõepoolest vastas, ja mis viib näiteks kõrgema maksumäärani [...] [viide asjakohasele riigisisesele õigusnormile] ja/või maksuintressini.

D. Eelotsuse küsimuste põhjendus

Esimene küsimus

Heitgaaside puhastamise juhtimine lähtuvalt keskkonnaparameetritest kujutab endast katkestusseadet määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses. Selline seade on määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 esimese lause järgi põhimõtteliselt keelatud.

Kuivõrd määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkt a sätestab sellest erandi, kehtib see tingimusel, et seade on vajalik, nagu sättes on sõnaselgelt ette nähtud. Kasutatud mõistet „vajalik“ ei ole siiski nimetatud määruuses legaaldefiniitsioonina määratletud. Vastavalt määruse põhjendusele 4 on määruse eesmärk vähendada mootorsõidukite heitkoguseid. Sama eesmärk nähtub ka – olgugi et osalt teistsuguses vormis ja teistsuguse suunitlusega – näiteks määruse põhjendustest 5, 6 ja 12.

Vähendamine toimiks eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul kõige paremini siis, kui kasutatakse – vähemalt esimest korda sõiduki mudeliseeria tüübikinnituse saamise ajal olemasolevat – kõrgtehnoloogiat.

Asjaomase määruse põhjendusest 7 tuleneb siiski, et heitkoguste normide kehtestamisel on oluline võtta arvesse ka muid tegureid. Sõnaselgelt on märgitud mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele ning ettevõtjatel tekkivad otsesed ja kaudsed kulud. Selle põhjal võiks järeldada, et neid tegureid ei või jätta tähelepanuta ka tõlgendamist vajava õigusmõiste „vajalik“ puhul määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tähenduses.

Vastus küsimusele selle kohta, kas ja kui jaa, siis millises ulatuses või millistes aspektides tuleks käesoleval juhul mõiste „vajalik“ tõlgendamisel arvesse võtta muid tegureid, puudutab liidu õiguse tõlgendamist, mis on Euroopa Kohtu ülesanne. [lk 8]

Teine küsimus

Juhul kui Euroopa Kohus peaks leidma, et kõrgtehnoloogia kasutamine on määrava tähtsusega selleks, et pidada katkestusseadet vajalikuks, tekib küsimus, kas ja kui jaa, siis millistel tingimustel võivad tootjad sellest kõrvale kalduda. See on eelkõige asjakohane, kui arvestada asjaomase määruse põhjenduses 7 märgitud mõju ning selles väljenduvat kulude ja kasu kaalumist.

Juhul kui Euroopa Kohus vastab esimesele küsimusele eitavalt, tekib järgmine küsimus, kui ulatuslikult võib piirata katkestusseadme abil heitkoguste puhastamist, et see mahuks veel mõiste „vajalik“ alla.

Kui heitgaaside puhastamise juhtimisel lähtutakse (välis)temperatuurist, võib heitgaasi puhastamine olla miinimumtemperatuuri valimise tõttu vähemalt faktiliselt suurel määral ebatõhus, kui temperatuur valitakse nii, et seda ei saavutata märkimisväärse osa jooksul aastast. Kui valitakse näiteks 10°C, siis sellist temperatuuri esineb tänapäeval Saksamaal talvekuudel harva või ainult paar tundi päevas. Vastupidisel juhul, kui valitakse maksimaalne temperatuur, mis näiteks suvel on tavapärane või suuremgi, siis on heitgaaside puhastamine ka neil perioodidel märkimisväärselt piiratud. See on nii ka juhul, kui heitgaaside puhastamise juhtimisel lähtutakse sellest, kui kõrgel merepinnast on sõiduki tegeliku asukoht.

See tähendaks, et teatavatel (aasta)aeagadel või alates teatavast kõrgusest või kuni teatava kõrguseni merepinnast toimuks heitgaaside puhastamine üksnes piiratud ulatuses või ei toimuks üldse. Õhukvaliteedile seatavate eesmärkide (vt määruse põhjendused 5 ja 6) ning tahkete osakeste ja osooni eellaste heitkoguste vähendamise eesmärkide (vt määruse põhjendus 4) saavutamine oleks selle tõttu – kui üleüldse – võimalik ainult piiratud ulatuses.

[...] [määruse teinud kohtuniku allkiri ja nimi]

TÖÖDOKUMEN