



PRESSITEADE nr 51/23

Luxembourg, 21. märts 2023

Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-100/21 | Mercedes-Benz Group (katkestusseadmetega varustatud sõidukite tootjate vastutus)

Ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud mootorsõiduki ostjal on õigus saada autotootjalt hüvitist, kui see seade tekitas ostjale kahju

Lisaks üldistele huvidele kaitseb liidu õigus ka mootorsõiduki konkreetse ostja spetsiifilisi huve sõiduki tootja suhtes, kui sõiduk on varustatud keelatud katkestusseadmega

Ravensburgi esimese astme kohus (Saksamaa) menetleb kahju hüvitamise hagi, mille on üksikisik (QB) esitanud Mercedes-Benz Groupi vastu. Hagi on esitatud selle kahju hüvitamise nõudes, mille Mercedes-Benz Group väidetavalt tekitas, kui ta paigaldas QB ostetud diiselmootoriga sõidukisse tarkvara, mis vähendab heitgaasitagastuse määra, kui välistemperatuur on allpool teatud künnist. Niisugune katkestusseade, mille tagajärjel suurenevad lämmastikoksiidide (NO_x) heitkogused, on keelatud vastavalt määrusele nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega.

Saksa õiguses võib juba pelga hooletuse korral tekkida õigus hüvitisele, kui on rikutud seadust, mis kaitseb teist isikut. Seetõttu küsis Saksa kohus Euroopa Kohtult, kas direktiivi 2007/46, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite kinnituse kohta (edaspidi „raamdirektiiv“), asjakohaseid sätteid koostoimes määrusega nr 715/2007 tuleb tõlgendada nii, et need kaitsevad sellise sõiduki konkreetse ostja spetsiifilisi huve. Mis puudutab QB-le makstava võimaliku hüvitise suuruse arvutamist, siis palus Ravensburgi esimese astme kohus lisaks selgitada, kas liidu õigusele praktilise toime andmiseks on vaja, et sõiduki kasutamisest saadud kasu jäetakse õigusest hüvitisele maha arvamata või arvatakse maha üksnes piiratud ulatuses.

Euroopa Kohus selgitas oma kohtuotsuses kõigepealt, et Saksa kohtu ülesanne on anda faktidele hinnang, mis on vajalik selleks, et teha kindlaks, kas kõnealune juhtimistarkvara tuleb kvalifitseerida katkestusseadmeks määruse nr 715/2007 tähenduses ja kas selle kasutamine võib olla põhjendatud mõnega selles määruses ette nähtud eranditest.¹

Mis puudutab huve, mida määrus nr 715/2007 kaitseb lisaks üldisele eesmärgile tagada keskkonnakaitse kõrge tase, siis võttis Euroopa Kohus arvesse liidus kehtivat laiemat mootorsõidukite tüübikinnituse õiguslikku raamistikku, millesse see määrus kuulub. Sellega seoses tuletas Euroopa Kohus meelde, et raamdirektiivi kohaselt peab sõidukitel olema EÜ tüübikinnitus ning selle võib anda üksnes juhul, kui sõidukitüüp vastab määruse nr 715/2007 sätetele, eelkõige heitmeid käsitlevatele sätetele. Lisaks rõhutas Euroopa Kohus, et vastavalt raamdirektiivile on sõidukitootjad kohustatud väljastama konkreetsele ostjale vastavustunnistuse. See dokument, mis on kohustuslik muu hulgas sõiduki kasutuselevõtmiseks, tõendab, et sõiduk vastas tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele. Seega võimaldab vastavustunnistus kaitsta sõiduki konkreetset ostjat selle eest, et tootja ei täida oma

¹ Vt sellega seoses Euroopa Kohtu 14. juuli 2022. aasta kohtuotsus GSMB Invest, [C-128/20](#) (vt pressiteade [nr 124/22](#)) ning 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), [C-693/18](#) (vt pressiteade [nr 170/20](#)).

kohustust viia turule määrusele nr 715/2007 vastavaid sõidukeid.

Nende kaalutluste põhjal jõeldas Euroopa Kohus, et **raamdirektiiviga on loodud autotootja ja mootorsõiduki konkreetse ostja vahel otsene seos, et tagada viimasele sõiduki vastavus asjakohastele liidu õigusnormidele**. Seetõttu leidis Euroopa Kohus, et raamdirektiivi sätted koostoimes määruse nr 715/2007 sätetega **kaitsevad** lisaks üldistele huvidele ka **mootorsõiduki konkreetse ostja spetsiifilisi huve sõiduki tootja suhtes, kui sõiduk on varustatud keelatud katkestusseadmega. Liikmesriigid on kohustatud ette nägema, et sellise sõiduki ostjal on õigus saada sõiduki tootjalt hüvitist**.

Kuna puuduvad liidu õigusnormid, mis reguleeriksid korda, mille kohaselt võiksid keelatud katkestusseadmega varustatud sõiduki ostjad hüvitist saada, on selle korra kindlaksmääramine iga liikmesriigi ülesanne. Euroopa Kohus märkis siiski, et riigisisest õigusnormid ei või muuta ostjale tekitatud kahju eest piisava hüvitise saamist võimalikuks ega ülemäära keeruliseks. Samuti võib ette näha, et liikmesriigi kohtud kontrollivad, et liidu õiguskorraga tagatud õiguste kaitse ei too endaga kaasa õigustatud isikute alusetut rikastumist. Kõnealusel juhul peab Ravensburgi esimese astme kohus kontrollima, kas sõiduki tegelikust kasutamisest QB saadud kasu mahaarvamine tagab viimasele piisava hüvitise kahju eest, mis talle tegelikult tekkis tema sõidukisse sellise seadme paigaldamisega, mis on liidu õiguse kohaselt keelatud.

MÄRKUS: Eelotsusetaotlus võimaldab liikmesriikide kohtutel taotleda kohtuvaidluste lahendamisel Euroopa Kohtult liidu õiguse tõlgendamist või liidu õigusakti kehtivuse üle otsustamist. Euroopa Kohus ei lahenda riigisisest kohtuvaidlust. Kohtuasja lahendamine kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega on liikmesriigi kohtu ülesanne. Euroopa Kohtu otsus on ühtlasi siduv ka teiste liikmesriikide kohtutele, kes lahendavad sarnast probleemi.

Ajakirjandusele mõeldud mitteametlik dokument, mis ei ole Euroopa Kohtule siduv.

Otsuse [terviktekst](#) on CURIA veebileheküljel alates selle kuulutamise päevast.

Täiendavat teavet annab Marta Osleja, ☎ (+352) 4303 6005.

Kohtuotsuse kuulutamisest saab pildisalvestisi „[Europe by Satellite](#)“ kaudu ☎ (+32) 2 2964106.

Hoiame ühendust!

