

**Kohtuasi C-666/23**

**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1**

**Saabumise kuupäev:**

9. november 2023

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Landgericht Ravensburg (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

27. oktoober 2023

**Hagejad:**

EL

CM

BT

JF

DS

**Kostja:**

Volkswagen AG

**Põhikohtuasja ese**

Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Diiselmootoriga sõiduk – Heitgaasitagastus – Temperatuuriaken – Hüpoteeiline kinnitus – Kahjuhüvitis – Arvutamine

**Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus**

Liidu õiguse tõlgendamine, ELTL artikkel 267

## Eelotsuse küsimused

1. Kas kahju hüvitamise nõude, mille sõiduki ostja esitab sõiduki tootja vastu seetõttu, et hooletusest on turule lastud sõiduk, millel on keelatud katkestusseade määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses, võib rahuldamata jätta põhjendusel,

a) et tegemist on tootja vältimatu keelueksimusega?

Kui vastus on jaatav:

b) et keelueksimus on tootja jaoks vältimatu, kuna EÜ tüübikinnituse või sellele järgnevate meetmete suhtes pädev asutus on tegelikult andnud paigaldatud katkestusseadmele kinnituse?

Kui vastus on jaatav:

c) et keelueksimus on tootja jaoks vältimatu, sest EÜ tüübikinnituse või sellele järgnevate meetmete suhtes pädev asutus oleks sõiduki tootja õiguslikku arusaama määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõikest 2 vastava päringu korral kinnitanud (hüpoteetiline kinnitus)?

2. Kas sõiduki tootja, kes andis välja tarkvaravärskenduse, peab maksma sõiduki omanikule kahjuhüvitist, kui koos tarkvaravärskendusega paigaldatud keelatud katkestusseade määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses on tekitanud sõiduki omanikule kahju?

3. Kas liidu õigusega on kooskõlas see, kui sõiduki tootja vastu seetõttu kahju hüvitamise nõude esitamisel, et hooletusest on turule lastud sõiduk, millel on keelatud katkestusseade määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses,

a) peab sõiduki ostja juhul, kui ta nõuab väikest kahjuhüvitist, lubama kahjuhüvitise summast maha arvata sõiduki kasutamisest saadud kasu, kui see on koos sõiduki jääkväärtusega suurem kui tasutud ostuhind, millest on maha arvatud selle kahjuhüvitise summa?

b) on sõiduki ostja väikese kahjuhüvitise nõue piiratud maksimaalselt 15%-ga tasutud ostuhinnast?

## Viidatud liidu õigusnormid

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), eelkõige artikli 5 lõige 2

### **Viidatud riigisisese õigusnormid**

Tsiviilseadustik (Bürgerliches Gesetzbuch; edaspidi „BGB“), eelkõige §-d 276, 823, 826.

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

### **Asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte**

- 1 Eelotsusetaotlus põhineb viiel eri menetlusel, mis ei ole küll identsed, kuid erinevad ainult nüansside poolest.
- 2 Esimene menetlus: kostja lasi sõiduki VW T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI turule EA288 tüüpi diiselmootoriga. Väljaspool niinimetatud temperatuuriakent väheneb sõiduki heitgaasitagastus sõltuvalt alanevatest välistemperatuuridest. See toob kaasa suurema NO<sub>x</sub> (= lämmastikoksiid) heite sõiduki kasutamisel väljaspool temperatuuriakent. Hageja ostis sõiduki kostjalt hinnaga 45 944,39 eurot. Ta tegi sissemakse summas 15 000 eurot ja rahastas ülejäänud osa laenuga. Praeguseks on ta sõiduki maha müünud.
- 3 Hageja väitel on talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitatud. Hageja leiab, et temperatuuriaken on keelatud katkestusseade, ja väidab, et heitgaasitagastuse vähenemine algab temperatuuril +20 °C. Hageja esitab nõude tasuda 8709,30 eurot (ostuhind 45 944,39 eurot, millest on maha arvatud sõiduki kasutamisest saadud kasu summas 10 245,60 eurot läbitud 66 900 km eest ning sõiduki müügihind 31 000 eurot, millele lisanduvad finantseerimiskulud summas 4010,51 eurot) ja teise võimalusena nõude tasuda 6891,66 eurot (= 15% ostuhinnast).
- 4 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja esitab lepingust tulenevate nõuete aegumise vastuväite. Temperatuuriakna kohta väidab kostja, et heitgaasitagastus väheneb alates ca +12 °C välistemperatuurist järk-järgult. Kostja hinnangul on temperatuuriaken lubatud, kuna see on vajalik sõiduki ohutuks kasutamiseks. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.

- 5 Teine menetlus: sõiduk VW T6 Multivan 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA288 tüüpi diiselmootoriga. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit oli 9350 km, hinnaga 49 950 eurot. Vaidlust ei ole selle üle, et sõiduki ostmise ajal oli sõidukis olemas katsestendituvastus, kuid see eemaldati 10. oktoobri 2017. aasta tarkvaravärskendusega. Samuti ei olnud (ja ei ole) vaidlust temperatuuriakna olemasolu üle. Temperatuuriaken toob kaasa suurema NO<sub>x</sub>-heite sõiduki kasutamisel väljaspool temperatuuriakent.
- 6 Hageja leiab, et keelatud katkestusseadme olemasolu on talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Ta esitab nõude summas 8938 eurot (= 20% ostuhinna brutosummast) ja teise võimalusena kahju hüvitamise nõude, mille summa määrab kohus oma kaalutusõiguse alusel, kuid mis on vähemalt 6703,50 eurot (= 15% ostuhinnast).
- 7 Kostja möönab, et alguses paigaldatud katsestendituvastust kasutas tarkvara selleks, et väljaspool uut Euroopa katsesükli vähendada heitgaasitagastuse määra 200 °C töötemperatuuri saavutamisel. Sellest töötemperatuurist alates aitab SCR-süsteem (valikulise katalüütilise vähendamise süsteem) aga NO<sub>x</sub>-heidet märkimisväärselt vähendada, millest tulenevalt piirväärtusi ikkagi järgitakse. Temperatuuriakna kohta väidab kostja, et vähenemine toimub välistemperatuuril, mis on madalam kui „ca +12 °C“. Kostja hinnangul on temperatuuriaken lubatud, kuna see on vajalik sõiduki ohutuks kasutamiseks. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.
- 8 Kolmas menetlus: kolmanda menetluse asjaolud vastavad sisuliselt teise menetluse asjaoludele.
- 9 Neljas menetlus: sõiduk VW Golf 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA288 tüüpi diiselmootoriga. Vaidlust ei ole selle üle, et sõidukis on katsestendituvastus. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit oli 107 000 kilomeetrit, hinnaga 10 000 eurot.
- 10 Hageja hinnangul on kostja talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Hageja märgib, et katsestendituvastuse toimeviis on keelatud, ja lisaks on tema arvates tegemist keelatud temperatuuriaknaga. Hageja esitab nõude summas 9258,60 eurot (ostuhind 10 000 eurot, millest on maha arvatud sõiduki kasutamisest saadud kasu summas 741,40 eurot hagi esitamise ajaks läbitud 14 309 km eest) vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest, ja teise võimalusena kahju hüvitamise nõude summas 1500 eurot (= 15% ostuhinnast).
- 11 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja möönab, et tarkvara kasutab katsestendituvastust tõepoolest selleks, et NO<sub>x</sub>-katalüsaator enne katsesõitu täielikult regenereeruks ja regenereerumine toimuks uue Euroopa katsesükli piires ajaliselt täpselt määratletud punktides. Peale selle tõuseb NO<sub>x</sub>-katalüsaatori temperatuur uues Euroopa katsesükli vahetult enne

NOx-katalüsaatori esimest regenereerumist. Kõigel sellel ei ole aga NOx-heitele mingit mõõdetavat mõju. Isegi kui NOx-heide oleks ilma nende funktsioonideta suurem, siis piirväärtusi ei ületataks. Temperatuuriaken on kostja hinnangul lubatav. Selle kohta märgib kostja, et heitgaasitagastus on tulenevalt väga eesrindlikust heitgaasitagastuse süsteemist 100% aktiivne temperatuurivahemikus  $-24\text{ °C}$  kuni  $+70\text{ °C}$ . Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.

- 12 Viies menetlus: sõiduk VW Sharan 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA189 tüüpi diiselmootoriga. Sõidukis oli keelatud katkestusseade („ümberlülitusega“ katkestendituvastus). Kraftfahrtbundesamt (föderaalne transpordiamet) tegi kostjale 14. ja 15. oktoobril 2015 ettekirjutuse keelatud katkestusseade tema poolt turule lastud sõidukitest kõrvaldada. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit oli 14 915 km, hinnaga 32 000 eurot. Kostja väljatöötatud ja Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) heakskiidu saanud tarkvara installeeriti sõidukisse 7. märtsil 2017. Tarkvaravärskendusega paigaldati sõidukisse temperatuuriaken. Selle tõttu on NOx-heide sõiduki kasutamisel väljaspool temperatuuriakent suurem.
- 13 Hageja hinnangul on kostja talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Ta esitab kahju hüvitamise nõude, mille summa määrab kohus oma kaalutusõiguse alusel, kuid mis on vähemalt 4800 eurot (= 15% ostuhinnast), ja palub lisaks tuvastada, et kostja peab hüvitama hagejale temperatuurist sõltuva katkestusseadme paigaldamisega tekitatud kahju.
- 14 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja esitab ennetavalt aegumise vastuväite. Temperatuuriakna kohta väidab kostja, et heitgaasitagastus väheneb alles  $+10\text{ °C}$  madalamal temperatuuril. See on vajalik sõiduki ohutuks kasutamiseks. Kostja märgib, et on tõsi, et Euroopa Kohtu 14. juuli 2022. aasta otsuses GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) tuvastati, et kostja sõidukites, milles on (pärast EA189 tüüpi mootori juhtploki integreeritud tarkvara uuendamist) samasugune temperatuuriaken, on temperatuuriakna temperatuurivahemik „välistemperatuur“  $+15\text{ °C}$  kuni  $+33\text{ °C}$ . Kostja hinnangul tuleneb see aga siduvatest järeldustest, mille eelotsusetaotluse esitanud kohtud on teinud faktiliste asjaolude kohta ja mis ei vasta tegelikele asjaoludele. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.

### **Eelotsusetaotluse põhjenduste lühikokkuvõte**

- 15 Sissejuhatavad märkused: esimeses, teises ja kolmandas menetluses kõne all olevate sõidukite puhul oli keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses sõiduki ostmise ajal tõenäoliselt olemas. Viiendas menetluses paigaldati keelatud katkestusseade sõidukisse tarkvaravärskendusega. Neljandas

menetluses on katsestendituvastus märkimisväärne viide sellele, et esineb keelatud katkestusseade.

- 16 Esimeses, teises, kolmandas ja viiendas menetluses väheneb sõiduki heitgaasitagastus hiljemalt alates välistemperatuurist  $+10\text{ }^{\circ}\text{C}$  ning eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul on seetõttu tegemist keelatud temperatuuriaknaga, mis ei ole lubatav ka määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a sätestatud erandi kohaselt.
- 17 Peale selle ei ole esimeses, teises ja kolmandas menetluses ilmselt täidetud ka määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a järgmine kriteerium, mille kohaselt ei või katkestusseade olla aktiivne suurema osa aastast, kuna nimetatud kolmes menetluses kõne all olevate sõidukite puhul väheneb heitgaasitagastus hiljemalt alates välistemperatuurist ca  $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Aasta keskmised temperatuurid on Saksamaal aga madalamad kui ca  $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ .
- 18 Neljandas menetluses on vaidluse all see, kas temperatuuriaken ja/või katsestendituvastus toob kaasa heite suurenemise tavalistes sõidutingimustes. Selles menetluses ei ole seega selge, et tegemist on keelatud katkestusseadmega määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10, artikli 5 lõike 2 esimese lause tähenduses, kuigi katsestendituvastus viitab tugevalt sellele.
- 19 BGB § 826 kohane õigus kahjuhüvitisele eeldab, et kahju tekitaja on tegutsenud tahtlikult ja tema tegevus on objektiivselt heade kommete vastane. Eelotsusetaotluse aluseks olevatel juhtudel see aga nii ei ole.
- 20 Eelotsusetaotluse aluseks olevatel juhtudel võib sõiduki ostja õigus kahjuhüvitisele tuleneda siiski BGB § 823 lõikest 2. Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus; edaspidi „BGH“) värske praktika kohaselt kaitseb BGB § 823 lõige 2 koostoimes EG-FGV § 6 lõikega 1, § 27 lõikega 1 sõiduki ostja huvi vältida varalise kahju saamist seeläbi, et tootja on rikkunud heitkoguseid reguleerivaid liidu õigusnorme.
- 21 Heitkoguseid reguleerivaid liidu õigusnorme on esimeses, teises, kolmandas ja viiendas menetluses rikutud keelatud temperatuuriaknaga, neljandas menetluses annab selle eeldamiseks märkimisväärset alust katsestendituvastus.
- 22 Õigus kahjuhüvitisele eeldab ka seda, et sõiduki tootja on seoses katkestusseadmega käitunud vähemasti hooletult. Eeldatakse sõiduki tootja süüd. Tootja saab vastutusest siiski vabaneda, kui ta kirjeldab ja tõendab asjaolusid, mis erandkorras ei luba tema käitumist hooletuks pidada. Eelkõige võib tootja BGH praktika kohaselt tugineda vältimatule keelueksimusele, kui ta keelueksimust ja ka selle vältimatust täpselt kirjeldab ja tõendab. See on esimese eelotsuse küsimuse ese.
- 23 Viiendas menetluses on sõiduki turulelaskmisel ja ostmisel olemas olnud katkestusseadmest („ümberlülitusega“ katsestendituvastus) tulenev õigus kahjuhüvitisele aegunud. Siiski on sõidukis pärast seda, kui temperatuuriakna

kujul installeeriti sellesse kostja tarnitud tarkvaravärskendus, uus keelatud katkestusseade. On küsitav, kas sõiduki omanikul on juhul, kui tarkvaravärskendusega installeeritud katkestusseadme tõttu on talle kahju tekkinud, õigus esitada tootja vastu kahju hüvitamise nõue. See on teise eelotsuse küsimuse ese.

- 24 BGH praktika kohaselt puudutab BGB § 823 lõikest 2 koostoimes EG-FGV § 6 lõikega 1, § 27 lõikega 1 tulenev õigus kahjuhüvitisele niinimetatud väikest kahjuhüvitist, seega rahalise hüvitise maksmist. Ostuhinna tagasimaksmist vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest (niinimetatud suur kahjuhüvitis) nõuda ei saa. Peale selle märgib BGH, et sõiduki kasutamisest saadud kasu tuleb maha arvata, kui see on koos jääkväärtusega suurem kui ostuhind, millest on maha arvatud kahjuhüvitise summa. Nende probleemide kohta esitatakse kolmas eelotsuse küsimus.
- 25 Eelotsuse küsimused ükshaaval: esimene küsimus: keelueksimusele tuginev vastutusest vabanemine tuleb kõne alla harvadel erandjuhtudel. Teadmatus ei vabasta vastutusest. Ka vale prognoos selle kohta, mida peab kohus võimalikus kohustuslikku vastutust käsitlevas menetluses hooletuseks, ei too kaasa vastutusest vabastavat keelueksimust. Kahju tekitaja peab alati arvestama sellega, et kohus hindab tema võetud hoolsusmeetmeid ebapiisavaks. Vältimatu keelueksimus esineb vaid siis, kui keskmiselt informeeritud inimene ei saanud arvestada sellega, et tulevikus võib kohus pidada tema käitumist kohustuste rikkumiseks.
- 26 Tootja eksimus, mis on seotud konkreetselt katkestusseadmega, on BGH praktika kohaselt vältimatu, kui sõiduki tootja esitab kasutatud keelatud katkestusseadme kohta tegeliku EÜ tüübikinnituse, mis sisaldab kõiki määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 osutatud määravaid üksikasju. Vältimatu on eksimus aga ka siis, kui on selge, et EÜ tüübikinnituse või sellele järgnevate meetmete suhtes pädev asutus (Kraftfahrtbundesamt (Saksamaal föderaalne transpordiamet)) oleks tootja väärõiguskäsitust keelatud katkestusseadme olemasolust hüpoteetilise päringu korral kinnitanud, seega hüpoteetilise kinnituse korral.
- 27 Viidatud riigisisese kohtupraktika kooskõlas liidu õigusega võib kahelda, sest katkestusseadmete keeld on reguleeritud liidu õiguses. Ka sõiduki ostja õigus saada keelatud katkestusseadmega sõiduki ostmise eest õiglast hüvitist on sätestatud liidu õiguses (21. märtsi 2023. aasta kohtuotsus Mercedes-Benz Group (katkestusseadmetega varustatud sõidukite tootjate vastutus), C-100/21, EU:C:2023:229, punkt 91). Liikmesriigid reguleerivad vaid ostjale ette nähtud kahjuhüvitise saamise korda.
- 28 Seega tekib küsimus, millised nõuded esitab liidu õigus subjektiivsetele tingimustele, mis peavad olema täidetud, et sõiduki ostjal oleks õigus esitada sõiduki müüja vastu direktiivi 2007/46 artikli 18 lõike 1, artikli 26 lõike 1, artikli 46 ning määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 rikkumisest tulenev kahju hüvitamise nõue.

- 29 Seejuures on esmalt kaheldav, kas kõnealuses sõiduki tootja lepinguvälise vastutuse valdkonnas on süü üldse oluline (esimese eelotsuse küsimuse alaküsimus a). Euroopa Kohus on liidu õiguse mitmes valdkonnas juba esitanud oma seisukohad süü nõude kohta lepinguvälise vastutuse korral (vt 8. novembri 1990. aasta kohtuotsus Dekker, C-177/88, EU:C:1990:383, punktid 22–25; 30. septembri 2010. aasta kohtuotsus Strabag jt, C-314/09, EU:C:2010:567, punkt 39 jj; 9. detsembri 2010. aasta kohtuotsus Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie jt; C-568/08, EU:C:2010:751, punktid 86 ja 87, ja 18. juuni 2013. aasta kohtuotsus Schenker & Co. jt, C-681/11, EU:C:2013:404, punkt 35).
- 30 Kuna käesolevates menetlustes on tegemist ainult sõiduki tootja tsiviilvastutusega, annab nii mõndagi alust eeldada, et süü ei ole oluline. Seda seetõttu, et kui õigus esitada sõiduki tootja vastu direktiivi 2007/46 artikli 18 lõike 1, artikli 26 lõike 1, artikli 46 ning määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 rikkumisest tulenev kahju hüvitamise nõue eeldab süüd, siis tuleks vastata küsimusele, kas keelueksimuse vältimatust saab tuletada EÜ tüübikinnituse või sellele järgnevate meetmete suhtes pädeva asutuse teabest või kinnitusest (esimese eelotsuse küsimuse alaküsimus b). Kui sellega seoses lähtuda Euroopa Kohtu 18. juuni 2013. aasta otsuses Schenker & Co. jt (C-681/11, EU:C:2013:404) välja töötatud põhimõtetest, ei oleks EÜ tüübikinnituse või sellele järgnevate meetmete suhtes pädeva asutuse kinnitus või teave oluline. Tootja peaks arvestama sellega, et Euroopa Kohus annab katkestusseadme lubatavusele määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses teistsuguse õigusliku hinnangu kui pädev asutus.
- 31 Isegi kui EÜ tüübikinnituse või sellele järgnevate meetmete suhtes pädeva asutuse kinnitus peaks tekitama sõiduki tootjal õiguspärase ootuse, et asutus tema suhtes meetmeid ei võta, on küsitav, kas tootja võib sellele ootusele tugineda ka sõiduki ostja suhtes. Järeldust, et tootjal ei ole ostja suhtes õiguspärase ootuse kaitset, toetab lisaks ka tõhususe põhimõte. Vastasel korral jääksid liidu õigust rikkunud tootja suhtes, juhul kui rikkumine põhineb pädeva asutuse väärarvandel hinnangul, sanktsioonid kohaldamata. See oleks vastuolus nõudega, et direktiivi sätete eiramise eest kohaldatavad sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad (21. märtsi 2023. aasta kohtuotsus Mercedes-Benz Group (katkestusseadmetega varustatud sõidukite tootjate vastutus), C-100/21, EU:C:2023:229, punktid 85, 88).
- 32 Kui EÜ tüübikinnituse või sellele järgnevate meetmete suhtes pädeva asutuse teabe või kinnituse põhjal peaks sõiduki tootjal tekkima õiguspärane ootus, et tema tegevus on õiguspärane, tekib küsimus, kas selline mõju on ka hüpotetilisel kinnitusel (esimese eelotsuse küsimuse alaküsimus c). Kohtuasjas Schenker otsustas Euroopa Kohus, et keegi ei saa viidata õiguspärase ootuse kaitse põhimõtte rikkumisele, kui puuduvad täpsed tagatised, mille pädev haldusasutus on talle andnud (18. juuni 2013. aasta kohtuotsus Schenker & Co. jt, C-681/11, EU:C:2013:404, punkt 41). Peale selle märkis viidatud kohtuasjas kohtujurist Kokott, et õiguspärase ootuse tunnustamise ühe miinimumnõudena peab ametiasutuse või kohtu otsus puudutama täpselt samu asjaolusid ja õigusküsimusi, mille tõttu asjaomane ettevõtja tugineb süüd välistavale keelueksimusele, ja kehtib



reegel, et viidata võib üksnes sellistele ametiasutuse või kohtu seisukohtadele, mis asjaomases otsuses sõnaselgelt sisalduvad, kuid mitte muudele järeldustele, mida saab otsusest parimal juhul üksnes kaudselt tuletada (kohtujurist Kokott'i ettepanek kohtuasjas Schenker jt, C-681/11, EU:C:2013:126, punkt 91). Hüpooteetilise kinnituse või teabe puhul, seega päringu hüpooteetilise esitamise korral ei oleks see nõue täidetud, sest sellisel juhul puuduvad asutuse selged ja täpsed seisukohad konkreetse faktilise olukorra kohta.

- 33 Hüpooteetilise kinnituse arvessevõtmise vastu räägib ka tõhususe põhimõte. Kui liikmesriik möönaks, et sõiduki tootjad on sellisel viisil teinud vältimatu keelueksimuse, ei saaks isikud, kellele on tekitatud kahju, kahjuhüvitist. Kahjuhüvitise summade õiglus ja ka rikkumiste eest määratud sanktsioonide hoiatav mõju, mida Euroopa Kohus vajalikuks peab, ei oleks tagatud.
- 34 Esimese eelotsuse küsimuse alaküsimused a–c on asja lahendamise seisukohast määravad kõikides kohtuasjades. Kui ühele nendest küsimustest vastataks eitavalt, oleks Krafftahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpooteetiline kinnitus seoses sõiduki ostja õigusega esitada tootja vastu kahju hüvitamise nõue ebaoluline.
- 35 Teine küsimus: see puudutab ainult viiendat menetlust. Kui sellele vastatakse jaatavalt, on hagejal õigus kahjuhüvitisele põhimõtteliselt olemas.
- 36 Ei ole selge, kas sõiduki tootja, kes töötas välja keelatud katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses sisaldava tarkvaravärskenduse, peab maksma sõiduki omanikule kahjuhüvitist, kui tarkvaravärskendusega installeeritud keelatud katkestusseade on tekitanud sõiduki omanikule kahju.
- 37 Riigisisese õiguse kohaselt ei ole tegemist teist isikut kaitsva seaduse rikkumisega, kuna see rikkumine seisneb selles, et sõiduki tootja on andnud alusetult vastavustunnistuse. Tarkvaravärskenduse kohta ei anta aga uut vastavustunnistust. Seetõttu ei ole tarkvaravärskendus sobilik lähtepunkt, et hinnata sõiduki tootja vastutust kahjuhüvitise maksmiseks BGB § 823 lõike 2 alusel koostoimes EG-FGV § 6 lõikega 1, § 27 lõikega 1. Peale selle väidetakse, et vastutuse aluseks olev kahju tekib soovimatu ostulepingu sõlmimisega. Tagantjärele rakendatud meetmed nagu tarkvaravärskendus ei saa enam olla ostuotsuse tegemise põhjus.
- 38 Liidu õiguse kohaselt võib siiski olla nõutav, et sõiduki omanikul tekiks sellisel juhul õigus kahjuhüvitisele. Seda toetab asjaolu, et tootja tekitab tarkvaravärskenduse tarnimise ja paigaldamisega õigusvastase seisundi, mis on vastavustunnistusega vastuolus. Samamoodi nagu keelatud katkestusseadmega sõiduki turuleviimine võib ka keelatud katkestusseadet sisaldav tarkvaravärskendus tuua kaasa pädeva asutuse kehtestatud kasutuskeelu. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates seisneb tootja etteheidetav käitumine, mis on vastutuse alus, keelatud temperatuuriakna tarnimises ja paigaldamises. Sõiduki tootja vastutuse tekkimiseks on määrav lähtepunkt just see, mitte alusetu

vastavustunnistuse väljastamine või sellele järgnenud ostuotsus. Vastavustunnistuse alusetus on vaid keelatud katkestuseadme paigaldamise paratamatu tagajärg ja teine võimalik tagajärg on ostja ostuotsus, mis on tehtud vastavustunnistuse õigsusele tuginedes.

- 39 Oluline ei saa olla see, et tarkvaravärskenduse kohta ei anta uut vastavustunnistust. Sellega tõendab tootja vastavalt EG-FGV § 3 lõikele 6 koostoimes direktiivi 2007/46 artikli 3 punktiga 36, et kõnealuse direktiivi kohaselt tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluv sõiduk vastab tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele. Vastavustunnistus kehtib sõiduki kogu eluaja vältel. Kui tootja sõiduki seisundit lubamatul viisil tagantjärele muudab, muutub vastavustunnistus paratamatult ebaõigeks.
- 40 Kolmas küsimus: BGH on asunud seisukohale, et kui tegemist on hooletusest kahju tekitamisega, siis ei ole sõiduki ostjal õigust nõuda tootjalt ostuhinna tagasimaksmist vastusooritusena sõiduki väljaandmise eest (niinimetatud *suur* kahjuhüvitis), kuna ostja majanduslik enesemääramisõigus on kaitstud ainult heade kommete vastasel viisil kahju tekitamise korral, mitte aga pelgalt hooletusest tekitatud kahju korral. BGH leiab, et sõiduki ostjal on liidu õigusega kaitstud huvi vältida varalist kahju hüpoteetilise vahesumma tähenduses, ja annab ostjale BGB § 823 lõike 2 alusel koostoimes EG-FGV § 6 lõikega 1, § 27 lõikega 1 vaid õiguse niinimetatud *väikesele* kahjuhüvitisele, seega vaid õiguse rahalisele hüvitisele.
- 41 BGH leiab, et asja lahendav kohtunik peab vahesummas seisneva kahju suurust hindama omal äranägemisel, arvestades kõiki asjaolusid. Seejuures tuleb meeles pidada, et hinnanguline kahju peab liidu õiguses sätestatud tõhususe põhimõtet arvestades moodustama vähemalt 5% tasutud ostuhinnast, kuid proportsionaalsuse põhimõtet arvestades ei või see olla ka suurem kui 15% tasutud ostuhinnast. Kahju vähendavalt tuleks arvesse võtta sõiduki kasutamisest saadud kasu ja jääkväärtust, kui need ületavad sõiduki väärtuse ostulepingu sõlmimise ajal (tasutud ostuhind, millest on maha arvatud kahjuhüvitise summa). BGH arvates on see tõhusate ja hoiatavate sanktsioonide nõuet arvestades liidu õigusega kooskõlas.
- 42 Siiski esineb kahtlusi, kas sõiduki kasutamisest saadud kasu mahaarvamine kahjuhüvitise summast on liidu õigusega kooskõlas. Kui kahju saanud ostja peaks BGH praktika kohaselt arvama väikese kahjuhüvitise nõudest maha sõiduki kasutamisest saadud kasu, saaks ta sõltuvalt sõiduki kasutamise intensiivsusest väiksema hüvitise. Selleks puudub objektiivne põhjus. Ta ei rikastu, kui ta kasutab omaenda sõidukit. Seetõttu tundub meelevaldne vähendada kahju vastavalt kasutamise intensiivsusele.
- 43 Liidu õiguse alusel on küll nõutav, et ostja peab lubama läbitud kilometraaži maha arvata, kui ta esitab nn suure kahjuhüvitise nõude, nimelt nõuab ostuhinna tagasimaksmist vastusooritusena sõiduki väljaandmise eest. Kohtujurist Rantos peab nendel asjaoludel vajalikuks arvata asjaomase sõiduki tegelikust

kasutamisest saadud kasu tagasimakstavast ostuhinnast maha, kuna direktiiviga 2007/46 tagatud õiguste kaitse ei või viia alusetu rikastumiseni (kohtujurist Rantose ettepanek kohtuasjas Mercedes-Benz Group (katkestusseadmetega varustatud sõidukite tootjate vastutus), C-100/21, EU:C:2022:42061, punktid 61 ja 62).

- 44 Käesolevas asjas on aga asunud seisukohale, et see ei kehti, kui ostja esitab vaid väikese kahjuhüvitise nõude. Seda seetõttu, et sellisel juhul jääb sõiduk tema omandisse. Kasutamine toimub tema enda arvel, tema sõiduki väärtus väheneb. Sõiduki kasutamisega ei rikastu ta seega sugugi. Kasutamisest saadud kasu mahaarvamine väikesest kahjuhüvitisest võib pealegi viia ebaproportsionaalsete tulemusteni ja seega rikkuda tõhususe põhimõtet. Kohtujurist Rantos rõhutab, et mahaarvamine ei või kaasa tuua seda, et ostja ei saa tekitatud kahju eest lõpuks mingit hüvitist (punkt 62). BGH pakutud mahaarvamise meetodi korral oleks aga tegemist just sellega, kui ostja on oma sõidukit kohtuotsuse tegemise ajal intensiivselt kasutanud.
- 45 Lisaks sellele on BGH kohtupraktika kohaselt vahesummas seisneva kahju üldine piiramine maksimaalselt 15%-le ostuhinnast ilmselt vastuolus liidu õigusega, sest see rikub tõhususe põhimõtet, kuna paigaldatud katkestusseadmetest tulenev sõidukite väiksem väärtus on sageli suurem kui 15% ostuhinnast. BGH praktika kohane 15% ülempiir ei luba aga liikmesriigi kohtutel seda arvesse võtta. Samuti tuleb meeles pidada, et BGH praktika kohaselt võib ostja nõuda ainult kahju rahalist hüvitamist, kuid peab sõiduki endale jätma. Kui rahaline nõue piiratakse sellisel juhul 15%-ga ostuhinnast, ei ole võimalik piisavalt arvesse võtta sõiduki ostja huvi saada õiglast hüvitist.
- 46 Kui kolmanda eelotsuse küsimuse alaküsimusele a vastatakse eitavalt, tuleks sõiduki kasutamisest saadud kasu, kui see ületab sõiduki väärtuse ostulepingu sõlmimisel (ostuhind, millest on maha arvatud kahjuhüvitise summa), jätta käesolevates menetlustes maha arvamata. Sõiduki kasutamise intensiivsusel ja jääkväärtusel ei oleks tähtsust.
- 47 Kui kolmanda eelotsuse küsimuse punktile b vastatakse eitavalt, võidakse teises ja neljandas menetluses, kus kahjuhüvitise summa määrab kohus oma kaalutusõiguse alusel, kahjuhüvitisena välja mõista ka suuremaid summasid kui 15% ostuhinnast. Esimeses menetluses võidakse sel juhul lisaks taotletud 15% kahjuhüvitisele näha ette finantseerimiskulude kui täiendava kahju hüvitamine, kuna finantseerimiskulud on põhimõtteliselt hüvitatavad.