

**Kohtuasi C-251/23**

**Eelotsusetaotluse täiendus**

**Saabumise kuupäev:**

14. august 2023

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Landgericht Duisburg (Duisburgi esimese astme kohus, Saksamaa)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

21. juuli 2023

**Hageja:**

OB

**Kostja:**

Mercedes-Benz Group AG

---

[...]

**LANDGERICHT DUISBURG  
(DUISBURGI ESIMESE ASTME KOHUS, Saksamaa)**

**KOHTUMÄÄRUS\***

[...]

Kohtuvaidluses

OB [...]

– hageja –

[...]

*versus*

\* Tõlkija märkus: Landgericht Duisburgi (Duisburgi esimese astme kohus) 21. juuli 2023. aasta nelja kohtumäärusega esitatud neli täiendust eelotsusetaotlustesse kohtuasjades C-251/23, C-308/23, C-371/23 ja C-478/23 on sisu poolest identsed.

[...]

tegi Landgericht Duisburgi 1. tsiviilkolleegium

[...]

### **järgmise kohtumääruse**

21. juulil 2023:

Lisaks 5. aprilli 2023. aasta kohtumäärusele palutakse Euroopa Kohtul juba 5. aprilli 2023. aasta määruse alusel taotletud eelotsuse raames vastata järgmistele täiendavatele küsimustele, ELTL artikkel 267:

6. Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ sätete, eelkõige artikli 18 lõike 1 ja artikli 3 punkti 36 eesmärk on ühtlasi kaitsta sõiduki iga ostjat spetsiifiliselt Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki ostmise eest, sest ostja ei oleks seda teinud, kui ta oleks teadnud, et sõiduk ei vasta Euroopa Liidu õiguse nõuetele, sest sel juhul ei oleks ta tahtnud seda omandada?
7. Sõltumata eespool esitatud küsimusele antavast vastusest, kas Euroopa Liidu õiguse kohaselt peab sõiduki tootja juhul, kui ta on rikkunud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ või selle direktiivi alusel vastuvõetud riigisiseseid sätteid, eelkõige juhul, kui ta on rikkunud ebaõige vastavustunnistuse väljastamise keeldu, alati või vähemalt teatud juhtudel hüvitama ostajale, kes nimetatud rikkumise tõttu omandas Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki, täielikult sellega kaasnevad tagajärjed, st ostja taotlusel hüvitama talle sõiduki omandamise kulud, vajaduse korral vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest, millest on maha arvestatud igasugune kasu, mida ostja sai sõiduki omandamise tulemusena? Juhul, kui see on nii ainult teatud juhtudel, siis millistel juhtudel on see nii?
8. Kui vastus 7. küsimusele on eitav või ainult teatud juhtudel jaatav: kas Euroopa Liidu õiguse nõuetega on kooskõlas see, kui Euroopa Liidu heitenormidele ja/või heitekontrollisüsteemi omadusi käsitlevatele Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki ostja kahju hüvitamise nõuet piiratakse summaga, mille võrra ostja omandas sõiduki liiga kõrge hinnaga, võttes arvesse ebaseadusliku katkestusseadmega seotud riske, kui tootja on üksnes hooletusest väljastanud sõiduki kohta ebaõige vastavustunnistuse, millest nähtub,

et sõiduk vastab tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele? Juhul, kui see ei ole nii: millistel juhtudel ei ole see nii?

9. Kui vastus 8. küsimusele on jaatav: kas Euroopa Liidu õiguse nõuetega on kooskõlas see, kui Euroopa Liidu heitenormidele ja/või heitekontrollisüsteemi omadusi käsitlevatele Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki ostja kahju hüvitamise nõuet piiratakse summaga, mille võrra ostja omandas sõiduki liiga kõrge hinnaga, võttes arvesse ebaseadusliku katkestusseadmega seotud riske, kuid mis on maksimaalselt 15% ostuhinnast, kui tootja on üksnes hooletusest väljastanud sõiduki kohta ebaõige vastavustunnistuse, millest nähtub, et sõiduk vastab tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele? Juhul, kui see ei ole nii: millistel juhtudel ei ole see nii?

## I.

Käesoleva vaidluse aluseks olevad asjaolud nähtuvad niivõrd, kuivõrd need on taotletava eelotsuse seisukohast asjakohased, eelotsusetaotluse esitanud kohtu 5. aprilli 2023. aasta kohtumäärusest, millele on viidatud käesoleva kohtumääruse resolutsioonis, ja lisaks Euroopa Kohtule juba esitatud toimikust 1 O 49/20 – Landgericht Duisburg (Duisburgi esimese astme kohus, Saksamaa) (Euroopa Kohtu kohtuasi C-251/23).

## II.

Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) seisukohad 26. juuni 2023. aasta otsustes (kohtuasjad Via ZR 335/21, Via ZR 533/21 ja Via ZR 1031/22), mis on tehtud Euroopa Kohtu 21. märtsi 2023. aasta otsust (kohtuasi C-100/21) arvestades, annavad põhjust täiendada eespool nimetatud kohtumääruses esitatud eelotsuse küsimusi käesoleva kohtumääruse resolutsioonis esitatud küsimustega 6–9.

### 1.

Nagu nähtub juba eespool viidatud 5. aprilli 2023. aasta kohtumäärusest, tuletas eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivist 2007/46/EÜ ebaõige vastavustunnistuse väljastamise keelu sõidukile, millele tuleb nimetatud direktiivi artikli 18 lõike 1 ja artikli 3 punkti 36 alusel välja anda vastavustunnistus – mis vastab ka Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) seisukohtadele (vt eelkõige 26. juuni 2023. aasta otsus kohtuasjas Via ZR 335/21, punkt 23) – ja järeldas Euroopa Kohtu eespool viidatud 21. märtsi 2023. aasta otsusest ka seda, et niisuguse keelu eesmärk on kaitsta iga ostjat sellise sõiduki omandamise eest, mis ei vasta Euroopa Liidu õiguse nõuetele.

Ajendatuna Bundesgerichtshofi (Saksamaa liitvabariigi kõrgeim üldkohus) seisukohtadest kolmes enne esimest punkti nimetatud kohtuotsuses, tekib pärast uut põhjalikku analüüsi siiski küsimus, kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu

5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ sätete, eelkõige sõidukile ebaõige vastavustunnistuse väljastamise keelu eesmärk on ühtlasi kaitsta iga ostjat spetsiifiliselt just Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki ostmise eest, mida ostja tegelikke asjaolusid teades ei oleks tahtnud teha ja oleks seega tegemata jätnud, st kaitsta ka tema majandusliku enesemääramise õigust ja eelkõige tema huvi mitte olla sunnitud võtma endale kohustusi, mida ta tegelikult ei soovi.

Kui see on nii, siis tuleb kõne alla hageja poolt käesolevas kohtuvaidluses esitatud ostuhinna tagastamise nõue vastusooritusena vaidlusaluse sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest ning sõidukist saadud kasu mahaarvestamisega Saksa tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „BGB“) § 823 lõike 2 kohaselt koostoimes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ alusel kehtestatud määruse mootorsõidukite, nende haagiste ning nendele sõidukitele mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike ELi tüübikinnituse kohta (Verordnung über die EG Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, edaspidi „EG FGV“) § 6 lõikega 1, vastasel juhul ainult siis, kui – vähemalt käesolevas kohtuasjas – resolutsioonis esitatud 7. küsimusele tuleb vastata jaatavalt, või kui – millega käesoleval juhul asjaolusid arvestades tõenäoliselt tegemist ei ole – tuvastatakse, et kostja kahjustas hagejat tahtlikult, vastuolus heade kommetega (viimasel juhul kinnitab Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) vastava nõude olemasolu, vt nt Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 25. mai 2020. aasta otsus VI ZR 252/19).

Hageja esitatud nõue eksisteerib BGB § 823 lõike 2 kohaselt siis, kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ sätted ning vastavalt ka selle direktiivi alusel kehtestatud riigisisised sätted – käesoleval juhul EG-FGV § 6 lõige 1 – kaitsevad sõiduki iga ostjat – käesoleval juhul hagejat – ka spetsiifiliselt just Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki omandamise eest, mida ostja tegelikke asjaolusid teades ei oleks tahtnud teha ja oleks seega tegemata jätnud, teisisõnu, kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ sätete ning vastavalt ka selle direktiivi alusel kehtestatud riigisiseste sätete eesmärk on kaitsta ka üldist tegevusvabadust ja selle väljendusena ostja – antud juhul hageja – majandusliku enesemääramise õigust, st huvi mitte olla sunnitud võtma kohustusi, mida ta tegelikult ei soovi, nimelt sellisel kujul, et ebaõige vastavustunnistuse – võimalik, et ka hooletu – väljastamine toob kaasa ostja nõude tootja vastu hüvitada sõiduki omandamise kulud, eelkõige sõiduki müüjale tasutud ostuhind, mis tuleneb õigusvastase teo õiguslikke tagajärgi reguleerivatest sätetest (vt eelkõige Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus), 26. juuni 2023. aasta otsus, Via ZR 335/21, eelkõige punktid 20 ja 23). Sellisel juhul kuulub sõiduki tahtvastane kahjulik omandamine juba isenesest rikutud seaduse kaitsealasse, st puudutab nimelt seda, mille eest rikutud seadus pidi omandajat kaitsma. See on Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) hinnangul eeldus, et sõiduki omandaja saaks sõiduki tootja vastu esitada nõude

sõiduki omandamise tagajärgedest vabanemiseks nii, et sõiduki omandaja – antud juhul hageja – jaoks on tegemist täieliku tagasitaitmisega BGB § 823 lõike 2 kohaselt (vt eelkõige Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta otsus Via ZR 335/21, eelkõige punkt 20).

Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) hinnangul ei ole Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ sätetel ega selle direktiivi alusel kehtestatud Saksa õiguse sätetel endiselt niisugust kaitse-eesmärki (vt eelkõige Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta otsus Via ZR 335/21, punktid 19 ning 24 jj). Nimetatud kohus leiab, et Euroopa Liidu õigusega kaitstud huvi seisneb üksnes selles, et mootorsõiduki müügilepingu sõlmimisega ei tekiks varalist kahju diferentsihüpooteesi tähenduses põhjusel, et sõidukitootja on rikkunud liidu heitenorme (Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus), sealsamas, punkt 32). Siiski ei laiene liidu õiguse kaitse Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) hinnangul ostja huvile lepingust vabaneda (Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus), sealsamas, punkt 19).

Seetõttu ei võimalda Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) sõiduki ostjal üksnes nimetatud direktiivi sätete rikkumise tõttu koostoimes EG-FGV § 6 ja § 27 lõikega 1 ning BGB § 823 lõikega 2 nõuda sõiduki omandamiskulude hüvitamist – vajaduse korral vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest, ning millest on maha arvestatud igasugune sõiduki omandamisest saadud kasu – nagu hageja käesolevas asjas taotleb (16. veebruari 2020. aasta hagiavalduse lk 2, kohtutoimiku lk 2; 5. mai 2021. aasta menetlusedokumendi lk 1, kohtutoimiku lk 191), vaid üksnes asjakohasel juhul varalises erinevuses seisneva kahju hüvitamist, mis tehakse kindlaks, võrreldes vastutuse aluseks oleva sündmuse tagajärjel tekkinud varalist olukorda sellega, mis oleks eksisteerinud siis, kui seda sündmust ei oleks toimunud (vt eelkõige Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta otsus nr Via ZR 335/21, punkt 40).

Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) leiab, et üksnes nimetatud direktiivi sätete rikkumise tõttu koostoimes EG-FGV § 6 ja § 27 lõikega 1 ning BGB § 823 lõikega 2 kuulub hüvitamisele kahju ainult selles summas, mille võrra ostja omandas sõiduki liiga kõrge hinnaga, võttes arvesse ebaseadusliku katkestusseadmega seotud riske (Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta otsus Via ZR 335/21, punkt 40), piirates seda nõuet minimaalselt 5%-ga ostuhinnast ja maksimaalselt 15%-ga ostuhinnast (Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) sealsamas, punktid 73 ja 75).

Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) märgib, et Euroopa Kohtu 21. märtsi 2023. aasta otsusega (kohtuasi C-100/21) on õiguslikku olukorda selgitatud nii, et Euroopa Liidu õiguse kohaselt ei ole nõutav, et ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud mootorsõiduki ostja asetatakse sellisesse olukorda,

milles ta oleks olnud, kui ta ei oleks müügilepingut sõlminud, st et huvi müügilepingu tagasitäitmise vastu kuuluks EG-FGV § 6 lõike 1 ja § 27 lõike 1 esemelisse kaitsealasse (Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta otsus Via ZR 335/21, punkt 23).

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei tulene siiski eelnimetatud Euroopa Kohtu 21. märtsi 2023. aasta otsusest suuniseid selle kohta, kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ sätete konkreetne eesmärk on kaitsta iga ostjat spetsiifiliselt liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki omandamise eest, mida ta tegelikke asjaolusid teades ei oleks tahtnud teha ja oleks seega tegemata jätnud, st kaitsta ka selles osas ostja otsustamisvabadust, ja kas juba ainuüksi sel põhjusel on nõutav, et tootja poolt nimetatud direktiivi ja selle alusel vastuvõetud riigisiseste õigusnormide rikkumise korral – eelkõige ebaõige vastavustunnistuse väljastamise keelu rikkumise korral – saaks ostja tootja vastu esitada nõude, et ta vabastatakse täielikult sellele rikkumisele tuginedes sõlmitud lepingu tagajärgedest, st et tema taotlusel hüvitatakse talle sõiduki omandamise kulud, millest on maha arvestatud igasugune sõiduki omandamisest saadud kasu, vajaduse korral vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest – nagu hageja käesolevas kohtuasjas taotleb.

Seetõttu peab eelotsusetaotluse esitanud kohus vajalikuks esitada Euroopa Kohtule ELTL artikli 267 alusel ka käesoleva kohtumääruse resolutsioonis sõnastatud lisaküsimus 6 koos palvega sellele vastata.

## 2.

Sõltumata eeltoodust ei välista eelotsusetaotluse esitanud kohus ka seda, et Euroopa Liidu õigusest, eelkõige Euroopa Kohtu 21. märtsi 2023. aasta otsuses (punkt 93) viidatud tõhususe põhimõttest tuleneb, et sõiduki ostjale – käesoleval juhul hagejale – peab olema juhul, kui tootja – käesoleval juhul kostja – on väljastanud vastavustunnistuse, millest nähtub ebaõigesti, et sõiduk vastab tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele, tagatud õigus nõuda sõiduki soetamise kulude hüvitamist vastusooritusena sõiduki tagastamise eest, arvestades kuludest maha sõiduki omandamisest saadud kasu.

Teisalt võib sellisel juhul kaaluda ka ostja nõuet ainult niisuguse summa hüvitamiseks, mille võrra ta sai varalist kahju, kusjuures ostja saab ainult rahasumma ja peab sõiduki alles jätma. Kui tootja ei ole tegutsenud tahtlikult ning ostjat vastuolus heade kommetega tahtlikult kahjustanud või suisa petnud, võimaldab Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) ostjale ainult niisuguse nõude, mille suurust pealegi piiratakse (täpsemalt Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta otsus Via ZR 335/21).

Igal juhul peab eelotsusetaotluse esitanud kohus võimalikuks, et arvestades eelkõige tõhususe põhimõtet, on Euroopa Liidu õiguse kohaselt nõutav, et isegi

kui Euroopa Liidu õigusega kaitstud huvi seisneb üksnes selles, et hageja ei peaks mootorsõiduki müügilepingu sõlmimise tõttu kannatama varalist kahju, kuna sõiduki tootja on rikkunud Euroopa Liidu heitenorme, peaks hagejal olema võimalik esitada nõue tootja vastu, et vabaneda sõiduki omandamisest tervikuna, st et talle hüvitatakse sõiduki omandamise kulud, millest on maha arvestatud igasugune sõiduki omandamisest saadud kasu, vajaduse korral vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest. Veelgi enam peab eelotsusetaotluse esitanud kohus seda võimalikuks, kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ sätete eesmärk on just nimelt kaitsta sõiduki iga ostja otsustamisvabadust eespool punktis 1 kirjeldatud tähenduses.

Niisuguse sisuga nõue on lõppkokkuvõttes lihtne ja reeglina saab selle suuruse igal juhul üsna täpselt kindlaks määrata ka ilma eksperdihinnangut tellimata; hinnata tuleb üksnes eeldatavat koguläbisõitu, mida tuleb silmas pidada saadud kasu tasaarvestamisel kahjuga, kuid see ei tekita suuri raskusi. Nii saab sõiduki ostja ulatusliku kaitse kahju vastu, kuna kogu tema kahju kuulub tasaarvestamisele.

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei ole „karistus“, mida selline kahju hüvitamise nõue hõlmab, ebakohane või ebaproportsionaalne, sest sõiduki tootja peab kompenseerima ostjale ainult tekitatud kahju ja saab vastutasuks kasu, mida ostja sõiduki omandamisest sai – olgu sõiduki valduse ja omandi üleandmise või sellest saadud muu kasu sõiduki väärtusest mahaarvestamise näol. Kui see on tehniliselt võimalik, saab ta seejärel taastada sõiduki nõuetekohase seisukorra ja müüa selle edasi, vähendades niimoodi oma rikkumisega tekkinud kahju.

Seevastu on nõue hüvitada üksnes varaline erinevus, mis on tekkinud Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki majanduslikult kahjuliku omandamise tagajärjel, sõiduki omandajale kahjulik. Nii on see eelkõige juhul, kui hüvitatava kahjuna käsitatakse üksnes seda summat, mille võrra ostja omandas sõiduki liiga kõrge hinnaga, võttes arvesse ebaseadusliku katkestusseadmega seotud riske (vt Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta otsus Via ZR 335/21, punkt 40).

Isegi viimati nimetatud summat ei ole lihtne ilma kuluka ekspertiisita välja arvutada, eriti kui on ebaselge, kas sõiduk jääb edaspidi kasutusest välja, kuna see ei vasta Euroopa Liidu õiguse nõuetele, ja tegelikkuses igal juhul siis, kui varalise erinevuse suurus on vaieldav. Kui nõustuda Bundesgerichtshofiga (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta otsuse (Via ZR 335/21) punktides 42 (lõpus) ja 76, et varalise erinevuse hindamisel tuleb lähtuda üksnes lepingu sõlmimise ajast, esineb ikkagi ebakindlus seoses sellega, kas – võttes aluseks kahju hindamise puhul asjakohase võrdluskuupäeva – jääb sõiduk edaspidi kasutusest välja. Selline ebakindlus võib siiski eksisteerida ka viimase faktiliste asjaolude väljaselgitamise kohtuistungil päeval. Seetõttu võib see kahju hindamisel olla oluline isegi siis, kui erinevalt Bundesgerichtshofi (Saksamaa

Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kohtupraktikast võetakse kahju hindamisel aluseks viimase faktiliste asjaolude väljaselgitamiseks läbiviidud kohtuistungi aeg.

Niisugune seisukoht tekitab kahtlusi seoses sellega, kas heitkoguste ja/või heitekontrollisüsteemi tõttu Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki ostja jaoks ei ole Euroopa Liidu õigusega vastuolus oleval viisil tehtud ülemäära keeruliseks saada piisavat kahjuhüvitist, kui tal on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ sätteid rikkunud sõiduki tootja vastu võimalik esitada nõue üksnes selle summa hüvitamiseks, mille võrra tema vara sõiduki ostmise tõttu vähenes (vt Euroopa Kohtu 21. märtsi 2023. aasta otsus C-100/21, punkt 93).

Eeltoodut arvestades ei ole praktiliselt mingeid suuniseid, kuidas sellise sisuga kahju hüvitamise nõuet välja arvutada. Varalist erinevust on raske usaldusväärselt välja arvutada, sest ei ole ette näha, kuidas asjad tulevikus arenevad, st kuidas ametiasutused reageerivad ja milliseid tehnilisi võimalusi leitakse (alles) tulevikus esineda võivate ebaseaduslike katkestus- ja juhtseadmete ning sõiduki juhtimissüsteemi konfiguratsiooni muutmisest tingitud kahjulike mõjude kõrvaldamiseks. Nii on see eelkõige siis, kui vastavalt Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) seisukohtadele 26. juuni 2023. aasta otsuse (Via ZR 335/21) punktides 42 (lõpus) ja 76 tuleb hüvitamisele kuuluva varalise erinevuse hindamisel lähtuda üksnes lepingu sõlmimise ajast, aga ka siis, kui seejuures võetakse aluseks viimase faktiliste asjaolude väljaselgitamiseks läbiviidud kohtuistungi aeg, kui asjaomase sõiduki edasine saatus on veel lahtine, sest näiteks on veel ebaselge, kas sõiduk tuleb kasutuselt kõrvaldada või kas osutub vajalikuks võtta mõni tehniline meede, millega võivad kaasneda muud puudused.

Erinevalt sellest, mida Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) (sealsamas, punkt 78) ilma täiendavate põhjendusteta väidab, on varalise erinevuse suurust vaidluse korral ilma ekspertiisita keeruline välja arvutada ning ebaselgest, mida saab enam-vähem ületada ainult kahju hindamisega, ei ole täielikult võimalik vältida ka pärast eksperdi hinnangu saamist. Igal juhul ei ole asja menetleval kohtunikul – nagu kindlasti ka enamikul tema kolleegidest – piisavalt erialaseid teadmisi, et isegi osaliselt hinnata „varalises erinevuses seisnevat kahju“ korrektselt nende kriteeriumite kohaselt, mis Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) on viidanud kohtuotsuse punktis 76 määratlenud. Asja menetlev kohtunik ei ole tehnik ega tunne mootorsõidukite tüübikinnitusasutuste praktikat, seega ei saa ta oma erialateadmistele tuginedes isegi mitte osaliselt hinnata kriteeriume, mida Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) on eespool viidanud kohtuotsuse punktis 76 määravaks pidanud, nimelt ebaseadusliku katkestusseadme kasutamise kaasnemine kahju, eelkõige ametlike ettekirjutuste ohtu, võimalike kasutamispriirangute ulatust ja nende esinemise tõenäosust, arvestades konkreetse juhtumi asjaolusid, ja kindlasti mitte seostatuna lepingu sõlmimise ajaga. Veelgi enam on see nii, kui vaidlustatakse kahju hindamise aluseks olevad tehnilised asjaolud. Ka teised eelotsusetaotluse esitanud kohtu



asjaomase koja liikmed ei ole koolitatud tehnikud ning asja menetlevale kohtunikule teadaolevalt ei ole neil põhjalikumalt ülevaadet mootorsõidukite tüübikinnitusasutuste praktikast. Asja menetlevale kohtunikule ei ole teada, et üldse mõni Landgericht Duisburgi (Duisburgi esimese astme kohus) kohtunist oleks tehnik ja et tal oleksid vajalikud teadmised, et hinnata käesoleval juhul arutatavaid küsimusi.

Samuti ei oleks ainukohtunik ega kollegiaalse kohtukoosseisuna tegutsev koda oma erialateadmiste puudumise tõttu saanud ega saa ilma eksperdita hinnata vastutuse aluseks oleva konkreetse õigusrikkumise kaalu liidu õiguse eesmärgi – teatud heitkoguste piirväärtustest kinnipidamise – seisukohast, mida Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) (sealsamas, punkt 77) peab kahjunõude hindamisel määravaks. Nimelt ei saa eelotsusetaotluse esitanud kohus ilma kuluka, mõõtmisel põhineva ekspertiisita hakata isegi osaliselt kindlaks tegema või pelgalt hindamagi, millised on sõiduki heitkoguste väärtused õigusrikkumise tagajärjel ja millised need oleksid olnud ilma õigusrikkumiseta.

Asja teeb keerulisemaks ka see, et kahjulikud tagajärjed, mis kaasnevad sõiduki juhtseadme konfiguratsiooni muutmisega, mida tehakse sõiduki õigusvastasuse kõrvaldamiseks, põhinevad sageli hagejate väidetest, millele sõidukitootjad reeglina vastu vaidlevad – asja menetlevale kohtunikule ei ole teada ühtki juhtumit, kus tootja oleks tunnistanud hageja väidetud kahjulikke tagajärgi, mis on tekkinud sõiduki juhtseadme konfiguratsiooni muutmisest sõiduki õigusvastasuse kõrvaldamise eesmärgil – kuna kahjulikke tagajärgi tuleb varalise erinevuse hindamisel arvestada, võib osutada vajalikuks tellida ka väga kulukaid ekspertiise nende kindlaksmääramiseks.

Kui tõendamiskohustus lasub hagejal, peab ta Saksa tsiviilkohtumenetlusõiguse kohaselt tasuma ette eksperdihinnangute eest, mida niisugune hageja, kes ei ole sõlminud vastavat õigusabikulude kindlustust, vähemalt üldjuhul hõlpsasti teha ei saa. Isegi kui hageja, kellel puudub õigusabikulude kindlustus, suudab tasuda nõutava ekspertiisi jaoks vajaliku ettemakse, võib ta sellest loobuda põhjusel, et see „ei ole seda väärt“, sest saadav lisahüvitis, kui see üldse saadakse, ei ole nii suur, et vähemalt neljakohalise eurodes makstava summa suurune ekspertiisikulude ettemaksu risk oleks kohtuvaidluse riske arvestades (täieliku või osalise tõendamata risk) seda väärt. Eriti peab see paika arvestades Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kohtupraktikat, mille kohaselt moodustab lisahüvitis kõige rohkem 15% ostuhinnast (ülempiir) - 5% ostuhinnast (alampiir) = 10% ostuhinnast. On karta, et suur hulk selliste sõidukite, mis ei vasta Euroopa Liidu õiguse nõuetele sõidukite heitkoguste ja heitekontrollisüsteemi kohta, ostjaid loobub lihtsalt kulude tõttu vara varalise kahju täieliku hüvitamise nõudmisest, millele neil on Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) seisukohtade kohaselt õigus, või loobuvad vähemalt vajalikust tõendite kogumisest, mis lõppkokkuvõttes viib sama tulemuseni.

Seda probleemi on lihtne vältida, kui ostja kahju hüvitamise nõude hindamise aluseks võtta sõiduki omandamise kulud, millest arvestatakse vajaduse korral maha saadud kasu, vastusooritusena sõiduki üleandmise eest.

Lisaks sellele esineb eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul oht, et kui võimaldada üksnes varalise erinevuse hüvitamise nõuet teatud summas, mille suurus on vaid hinnanguline ja mida ei saa tegelikult usaldusväärsetl kindlaks teha, ei saa ostja ebapiisavate tõendamisvõimaluste tõttu lõpuks piisavat hüvitist.

Kui asuda sarnaselt Bundesgerichtshofile (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) seisukohale, et varalise kahju hindamisel on määrav lepingu sõlmimise aeg, võib äärmuslikel juhtudel juhtuda, et ühe kuu jooksul alates sõiduki omandamisest jääb sõiduk kasutusest kõrvale, kuid ostjale ei maksta enam kahjuhüvitist summas, mis moodustab ligikaudu 100% ostuhinnast, vaid hoopis oluliselt väiksemat kahjuhüvitist, Bundesgerichtshofi kohtupraktika (26. juuni 2023. aasta kohtuotsus Via ZR 335/21) kohaselt mitte rohkem kui 15% ostuhinnast. Isegi vähem äärmuslikud juhtumid, kus on tegemist „valearvestusega“, mille tagajärjel ei saa ostja tegelikult piisavat hüvitist, on täiesti mõeldavad ja murettekitavad.

Isegi kui lähtuda viimase faktiliste asjaolude väljaselgitamiseks läbiviidud kohtuistungist ajast, võib tulemuseks olla ebapiisav hüvitist – isegi kui see ei ole nii äärmuslik, kui eespool nimetatud näidisjuhtumi puhul. Nimelt on ka võimalik, et ostja sõiduk jääb üks kuu pärast viimast faktiliste asjaolude väljaselgitamiseks läbiviidud kohtuistungit kasutusest kõrvale, mistõttu tema kantud varaline kahju on suurem kui see, milliseks ta seda hindas viimase kohtuistungist ajal; eelkõige on niimoodi juhul, kui kahju hüvitamine peaks piirduma 15%-ga ostuhinnast. Ka sellega seoses võib ette kujutada peaaegu piiramatult teisi murettekitavad juhtumeid, mille puhul sõiduki ostja ei saa piisavat hüvitist.

Nagu juba eelnevalt nähtub, tekitavad eelotsusetaotluse esitanud kohtus kahtlusi eelkõige Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kaalutlused hinnatava kahju ülempiiri kohta, mis peaks olema 15% ostuhinnast: eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates on võimalik, et pidades selliselt kahju hüvitamise õigust, on osal liidu heitenormidele mittevastavate sõidukite ostjatest Euroopa Liidu õigusega vastuolus oleval viisil võimatu saada piisavat kahjuhüvitist, kuna nende kahju on tegelikult suurem kui 15% ostuhinnast. Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei näe ühtegi põhjust, miks varaline erinevus peaks tingimata piirduma maksimaalselt selle osaga ostuhinnast (Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus), sealsamas, punktid 73 ja 75).

Eespool nimetatud põhjustel peab eelotsusetaotluse esitanud kohus vähemalt võimalikuks, et – sõltumata hüvitatava summa ülempiirist, mis on 15% ostuhinnast – muudetakse osa liidu heitenormidele mittevastavate sõidukite ostjate jaoks Euroopa Liidu õigusega vastuolus oleval viisil võimatuks saada piisavat kahjuhüvitist, kui kahju hüvitamise nõue on piiratud summaga, mille võrra ostja

omandas sõiduki liiga kõrge hinnaga, võttes arvesse ebaseadusliku katkestusseadmega seotud riske (vt Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta otsus nr Via ZR 335/21, punkt 40), sest neil tekkinud kahju on tegelikult sellest summast suurem.

Selle käsituse puhul esinevat ebapiisava hüvitamise ohtu on lihtne vältida, kui Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki ostja kahju hüvitamise nõude hindamise aluseks võtta ostja taotlusel sõiduki omandamise kulud, millest arvestatakse vajaduse korral maha igasugune sõiduki omandamisest saadud kasu – vajaduse korral vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest.

Sellest tulenevalt on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud kahtlus, kas Euroopa Liidu õiguse nõuetega on kooskõlas, kui Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki ostja kahju hüvitamise nõuet Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ sätteid rikkunud sõiduki tootja vastu piiratakse õigusega nõuda varalise erinevuse hüvitamist väljendatuna teatud summas, eriti juhul, kui Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) on eespool korduvalt viidatud 26. juuni 2023. aasta otsuses (Via ZR 335/21) hüvitamisele kuuluvale erinevusele seadnud ülempiiri. Selle kohta peab otsuse tegema Euroopa Kohus, mitte eelotsusetaotluse esitanud kohus, ELTL artikkel 267.

Seda, millisel viisil keelab Euroopa Liidu tarbijakaitseõigus – hageja on praegusest asjade seisust nähtuvalt tarbija – Euroopa Liidu õiguse nõuetele mittevastava sõiduki ostja nõuete piiramist kahjulikust omandamisest tekkinud varalise erinevuse hüvitamise nõudega, ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtu pädevuses hinnata, ELTL artikkel 267.

### 3.

Seetõttu tuleb kohtuasi ELTL artikkel 267 kohaselt esitada Euroopa Kohtule koos palvega vastata käesoleva kohtumääruse resolutsioonis esitatud eelotsuse küsimustele 6–9.

Käesoleva vaidluse edasine käsitlemine ja lahendamine sõltub vastusest nimetatud küsimustele. Hageja taotleb ostuhinna hüvitamist sõidukist saadud kasu tasaarvestamise vastu, mida talle ei saa Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) arusaama kohaselt Euroopa Liidu õiguse sisust tulenevalt Saksa tsiviilseadustiku (BGB) § 823 lõike 2 alusel välja mõista. Ainult siis, kui tema juhtumi puhul tuleb vähemalt ühele resolutsioonis esitatud küsimustest 6 ja 7 vastata jaatavalt, tuleb hagejale võimaldada seda, mida ta taotleb, samas kui vastupidisel juhul ei saa tema taotlust rahuldada. Kui 8. küsimusele ja vajaduse korral ka 9. küsimusele tuleb tema juhtumi puhul vastata jaatavalt, piiratakse tema nõuet Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kohtupraktika kohaselt veelgi enam. Nimelt ei esine vähemalt praeguse asjade seisuga asjaolusid, mis viitaks kostja tahtlikule õigusrikkumisele, arvestades kostja seisukohti, mis on esitatud eelotsusetaotluse

esitanud kohtu 5. aprilli 2023. aasta määruses ning käesolevas asjas kõne all olevate katkestusseadmete vastuolulist mõju sõiduki eri liiki heitmetele, mida on käsitletud viimati nimetatud määruses.

[allkiri]

[...]

TÖÖDOKUMENT