

Kohtuasi C-668/23

Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1

Saabumise kuupäev:

13. november 2023

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Ravensburg (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

27. oktoober 2023

Hagejad:

YH

JD

CN

XU

LO

Kostja:

Volkswagen AG

Põhikohtuasja ese

Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Diiselmootoriga sõiduk – Heitgaasitagastus – Temperatuuriaken – Hüpeteetiline 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 ostjale kahjuhüvitist, kui sõiduki ostmisel on olemas koos tarkvaravärskendusega paigaldatud keelatud katkestusseade määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ja sõiduki ostjale on seetõttu kahju tekkinud?
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 kasu koos sõiduki jääkväärtusega on 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: sõiduk VW Crafter 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud diiselmootoriga. Vaidlust ei ole selle üle, et väljaspool niinimetatud temperatuuriakent sõltub sõiduki heitgaasitagastuse vähenemine langevatest välistemperatuuridest. Vähenemine algab temperatuuril, mis on madalam kui +15 °C. See toob kaasa suurema NOx (=lämmastikoksiid) heite sõiduki käitamisel väljaspool temperatuuriakent. Sisendkäibemaksu mahaarvamise õigusega hageja ostis sõiduki, mille läbisõit oli 145 726 km, netohinnaga 9242,86 eurot.
- 3 Hageja väitel on talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitatud, kuna sõidukis on keelatud katkestusseade. Mootori kohta väidab hageja, et tegemist on EA288 tüüpi mootoriga. Hageja esitab nõude tasuda 6868,91 eurot (ostuhind, millest on maha arvatud sõiduki kasutamisest saadud kasu) vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest. Teise võimalusena esitab ta kahju hüvitamise nõude, mille summa määrab kohus oma kaalutusõiguse alusel, kuid mis on vähemalt 1648,50 eurot (= 15% ostuhinna brutosummast 10 999 eurot), millele lisanduvad finantseerimiskulud summas 203,66 eurot, ja lisaks palub ta kostjalt välja mõista hüvitise talle heitgaasimanipulatsioonidega tekitatud kahju eest.
- 4 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja väidab, et sõidukisse on paigaldatud EA189 tüüpi mootor, millel erinevalt teistest EA189 tüüpi mootoritest puudub „aktiivne ümberlülitus“. Kostja leiab, et temperatuuriaken on lubatav. Tema väitel on see vajalik sõiduki ohutuks kasutamiseks. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keeluksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.
- 5 Teine menetlus: sõiduk VW Sharan 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA189 tüüpi diiselmootoriga. Sõidukis oli keelatud katkestusseade („ümberlülitusega“ katsestendituvastus). Kraftfahrtbundesamt (föderaalne

transpordiamet) tegi kostjale 14. ja 15. oktoobril 2015 ettekirjutuse keelatud katkestusseade tema poolt turule lastud sõidukitest kõrvaldada. Kostja välja töötatud ja Krafftahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) heakskiidu saanud tarkvara installeeriti sõidukisse 10. aprillil 2017. Pärast tarkvaravärskendust on sõidukis temperatuuriaken. Heitgaasitagastuse vähenemine algab temperatuuril, mis on madalam kui +15 °C. See toob kaasa suurema NOx (lämmastikoksiid) heite väljaspool temperatuuriakent. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit on 59 600 km, hinnaga 23 950 eurot.

- 6 Hageja hinnangul on kostja talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Hageja esitab nõude tasuda 23 950 eurot, millest on maha arvatud sõiduki kasutamisest saadud kasu, vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest. Teise võimalusena esitab ta kahju hüvitamise nõude, mille summa määrab kohus oma kaalutusõiguse alusel, kuid mis moodustab 5–15% ostuhinnast.
- 7 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja leiab, et temperatuuriaken on lubatav, ja väidab, et see on vajalik sõiduki ohutuks kasutamiseks. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Krafftahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.
- 8 Kolmas menetlus: sõiduk VW T6 Multivan 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA288 tüüpi diiselmootoriga. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit oli ligikaudu 20 km, hinnaga 44 647 eurot. Sõidukis on temperatuuriaken. Selle tõttu on NOx-heide sõiduki kasutamisel väljaspool temperatuuriakent suurem.
- 9 Hageja leiab, et keelatud katkestusseadme olemasolu tõttu on teda heade kommete vastasel viisil eksitatud ja talle kahju tekitatud. Hageja väidab, et sõidukis on eelkõige katsestendituvastus, mis tagab katsestendil heitgaasitagastuse määra suurenemise seni, kuni SCR-katalüsaator on saavutanud temperatuuri +200 °C. Hageja esitab kahju hüvitamise nõude, mille summa määrab kohus oma kaalutusõiguse alusel, kuid mis on vähemalt 15% ostuhinnast, teise võimalusena esitab ta kahju hüvitamise nõude, mille summa määrab kohus oma kaalutusõiguse alusel, kuid mis moodustab 5–15% ostuhinnast.
- 10 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja hinnangul on temperatuuriaken lubatav. Selle kohta väidab kostja, et heitgaasitagastuse vähenemine toimub välistemperatuuril, mis on madalam kui „ca +12 °C“. Lisaks väidab kostja, et erinevalt mõnest teisest T6-sõidukist ei sisaldanud vaidlusaluse sõiduki mootoriplokk kunagi katsestendituvastust, vaid kui SCR-katalüsaator on saavutanud temperatuuri +200 °C, siis väheneb heitgaasitagastuse määr kõikides sõidutingimustes. Sellest töötemperatuurist alates aitab SCR-süsteem aga NOx-heidet märkimisväärselt vähendada, millest tulenevalt piirväärtusi ikkagi järgitakse. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Krafftahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.

- 11 Neljas menetlus: sõiduk VW Golf 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA288 tüüpi diiselmootoriga. Sõidukil on katsestendituvastus. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit oli 61 911 km, hinnaga 13 980 eurot.
- 12 Hageja hinnangul on kostja talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Ta on seisukohal, et katsestendituvastus on keelatud ja et tegemist on keelatud temperatuuriaknaga. Ta esitab nõude tasuda 11 039,09 eurot (ostuhind, millest on maha arvatud sõiduki kasutamisest saadud kasu summas 2940,91 eurot) vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest, ja teise võimalusena esitab ta kahju hüvitamise nõude summas 2097 eurot (= 15% ostuhinnast).
- 13 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja mõõnab, et tarkvara kasutab katsestendituvastust tööpoolest selleks, et NOx-katalüsaator enne katsesõitu täielikult regenereeruks ja et regenereerumine toimuks uue Euroopa katsesükli piires ajalisel täpselt määratletud punktides. Sellega keskendutakse mõõtmisel nendele NOx-heitkogustele, mis tekivad uue Euroopa katsesükli ajal. Kostja hinnangul on katsestendituvastus lubatav, kuna inaktiveerimine ei avalda heitkogustele mõõdetavat toimet, igal juhul ei ületata heitkoguste piirväärtusi. Ka temperatuuriaken on kostja hinnangul lubatav. Selle kohta märgib kostja, et heitgaasitagastus on tulenevalt väga eesrindlikust heitgaasitagastuse süsteemist 100% aktiivne temperatuurivahemikus -24°C ja $+70^{\circ}\text{C}$. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.
- 14 Viies menetlus: sõiduk VW T5 Multivan 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA189 tüüpi diiselmootoriga. Vaidlust ei ole selle üle, et sõidukisse on paigaldatud temperatuuriaken. Ajal, mil sõiduk turule lasti ja hageja selle ostis, algas heitgaasitagastuse vähenemine temperatuuril $+18^{\circ}\text{C}$. Selle tõttu on NOx-heide sõiduki kasutamisel väljaspool temperatuuriakent suurem. Sisendkäibemaksu mahaarvamise õigusega hageja ostis sõiduki, mille läbisõit oli 9350 km, netohinnaga 41 974,79 eurot.
- 15 Hageja leiab, et temperatuuriaken on keelatud. Hageja hinnangul on kostja talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Hageja esitab nõude tasuda 41 974,79 eurot, millest on maha arvatud sõiduki kasutamisest saadud kasu, mille summa tuleb eraldi kindlaks määrata, vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest, teise võimalusena nõude tasuda 6296,22 eurot (15% ostuhinna netosummast).
- 16 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja esitab aegumise vastuväite. Kostja leiab, et temperatuuriaken on lubatud katkestusseade, kuna see on vajalik sõiduki ohutuks kasutamiseks. Ta tugineb sellele, et alates 17. oktoobrist 2022 on kättesaadav vabatahtlik ja tasuta tarkvaravärskendus temperatuuriakna laiendamiseks, mille tulemusel väheneb heitgaasitagastus pärast tarkvaravärskenduse installeerimist alles alates temperatuurist $+9,76^{\circ}\text{C}$. Kostja leiab, et hageja rikub kahju vähendamise kohustust, kui ta seda värskendust ei installeeri.

- 17 Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.

Eelotsusetaotluse põhjenduste lühikokkuvõte

- 18 Sissejuhatavad märkused: esimeses, teises, kolmandas ja viiendas menetluses kõne all olevate sõidukite puhul oli keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses sõiduki ostmise ajal tõenäoliselt olemas. Neljandas menetluses on katsestendituvastus märkimisväärne viide sellele, et esineb keelatud katkestusseade.
- 19 Esimeses, teises, kolmandas ja viiendas menetluses väheneb heitgaasitagastus hiljemalt alates välistemperatuurist +12 °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.
- 20 Peale selle ei ole nendes menetlustes 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 °C. Aasta keskmised temperatuurid on Saksamaal aga madalamad kui ca +12 °C.
- 21 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.
- 22 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.
- 23 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.
- 24 Heitkoguseid reguleerivaid liidu õigusnorme on esimeses, teises, kolmandas ja viiendas menetluses rikutud keelatud temperatuuriakna kujul, neljandas menetluses võib seda eeldada katsestendituvastuse tõttu.
- 25 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.

- 26 Teises menetluses on sõiduki turulelaskmisel ja ostmisel olemas olnud katkestusseadmest („ümlerlütusega“ katsestendituvastus) tulenev õigus kahjuhüvitisele tõenäoliselt 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.
- 27 BGH praktika kohaselt puudutab BGB § 823 lõikest 2 koostoimes EG-FGV § 6 lõikega 1, § 27 lõikega 1 tulenev õigus kahjuhüvitisele nõuda 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.
- 28 Kõik eelotsuse küsimused: eelotsusetaotluse esitanud kohtu seisukohad nende küsimuste kohta kattuvad põhiosas eelotsusetaotluses C-666/23 eelotsuse küsimuste kohta esitatud seisukohtadega (vt viidatud eelotsusetaotluse kokkuvõtte punktid 25–47).