

Kohtuasi C-667/23

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:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

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 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: sõiduk VW T6 Caravelle 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA288 tüüpi diiselmootoriga. Hageja ostis sõiduki liidus välja lastud uue sõidukina hinnaga 38 185 eurot. Vaidlust ei ole selle üle, et niinimetatud temperatuuriaken oli sõiduki ostmisel olemas. Väljaspool temperatuuriakent väheneb heitgaasitagastuse määr järk-järgult. Selle tõttu on NOx (lämmastikoksiid) heide sõiduki kasutamisel väljaspool temperatuuriakent suurem.
- 3 Hageja väitel on talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitatud. Ta leiab, et temperatuuriaken on keelatud katkestusseade, ja väidab, et peale selle on tegemist keelatud katkestendituvastusega. Hageja esitab nõude tasuda kahjuhüvitis, mille summa määrab kohus oma kaalutusõiguse alusel, kuid mis on vähemalt 9546,25 eurot (= 25% ostuhinnast), ja teise võimalusena nõude tasuda 5727,75 eurot (= 15% ostuhinnast).
- 4 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja väitel katkestendituvastus puudub. Temperatuuriakna kohta märgib kostja lõpuks, et see hõlmab vahemikku +12 °C kuni ca +39 °C. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.
- 5 Teine menetlus: sõiduk VW Passat Variant Comfortline 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA288 tüüpi diiselmootoriga. Vaidlust ei ole selle üle, et sõidukis on katkestendituvastus. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit on 93 350 km, hinnaga 13 930 eurot. Ta rahastas ostu panga Volkswagen Bank laenuga.
- 6 Hageja väitel on kostja talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Ta leiab, et katkestendituvastus on keelatud, ja väidab, et temperatuuriakna näol on sõidukis veel üks keelatud katkestusseade. Hageja esitab

nõude tasuda 2089,50 eurot (= 15% ostuhinnast) ja hüvitada finantseerimiskulud summas 409,20 eurot.

- 7 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja möönab, et tarkvara kasutab katsestendituvastust selleks, et NO_x-katalüsaator enne katsesõitu täielikult regenereeruks ja et regenereerumine toimuks uue Euroopa katsetsükli piires ajaliselt täpselt määratletud punktides. Sellega keskendutakse mõõtmisprotsessis uue Euroopa katsetsükli jooksul tekkivale NO_x-heitele ja hoitakse ära eelmiste tsüklite NO_x-heite arvessevõtmine või tsükli jooksul tekkiva NO_x-heite arvesse võtmata jätmine. Lisaks toob katsestendituvastus kaasa selle, et NO_x-katalüsaatori temperatuur tõuseb uues Euroopa katsetsükli vahetult enne NO_x-katalüsaatori esimest regenereerumist, sõltudes heitgaasi temperatuurist ja NO_x-katalüsaatori vanusest. Kostja on seisukohal, et katsestendituvastus on lubatav, kuna see ei avalda NO_x-heitele mõõdetavat mõju ja eelkõige mitte sellist mõju, mis oleks oluline piirväärtuste seisukohast. Ka temperatuuriakent peab kostja lubatavaks. Selle kohta märgib ta, et heitgaasitagastus on 100% aktiivne temperatuurivahemikus -24 °C kuni +70 °C. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.
- 8 Kolmas menetlus: sõiduk VW Golf 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA288 tüüpi diiselmootoriga. Vaidlust ei ole selle üle, et sõidukis on katsestendituvastus. See toob kaasa NO_x (= lämmastikoksiid) heite suurenemise tavalistes sõidutingimustes. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit oli 20 km, hinnaga 25 300 eurot.
- 9 Hageja väitel on kostja talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Ta leiab, et katsestendituvastus on keelatud, ja väidab, et temperatuuriakna näol on sõidukis veel üks keelatud katkestusseade. Hageja esitab nõude tasuda summa, mille määrab kohus oma kaalutusõiguse alusel, kuid mis on vähemalt 6325 eurot (= 25% ostuhinnast), ja teise võimalusena nõude tasuda 3795 eurot (= 15% ostuhinnast).
- 10 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Enda kaitseks tugineb ta samadele argumentidele nagu teises menetluses.
- 11 Neljas menetlus: sõiduk VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI lasti turule kostja toodetud EA288 tüüpi diiselmootoriga. Vaidlust ei ole selle üle, et sõidukis on katsestendituvastus. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit oli 0 km, hinnaga 22 500 eurot.
- 12 Hageja väitel on kostja talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Hageja leiab, et katsestendituvastus on keelatud, ja väidab, et sõidukis on teisi keelatud katkestusseadmeid, sealhulgas temperatuuriaken. Hageja esitab nõude tasuda 14 743,22 eurot (ostuhind, millest on maha arvatud sõiduki kasutamisest saadud kasu summas 7756,78 eurot hagi esitamiseni läbitud

120 661 km eest) vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest, teise võimalusena nõude tasuda 3375 eurot (= 15% ostuhinnast).

- 13 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Enda kaitseks tugineb ta samadele argumentidele nagu teises menetluses.
- 14 Viies menetlus: sõiduk VW Sharan 2.0 TDI lasti turule kostja toodetud EA288 tüüpi diiselmootoriga. Vaidlust ei ole selle üle, et sõidukis on katsestendituvastus. Hageja ostis sõiduki, mille läbisõit on 15 468 km, hinnaga 42 980 eurot.
- 15 Hageja väitel on kostja talle tahtlikult ja heade kommete vastasel viisil kahju tekitanud. Hageja leiab, et katsestendituvastus on keelatud, ja väidab, et sõidukis on teisi keelatud katkestusseadmeid, nimelt temperatuuriaken ja pöörete arvust sõltuv heitgaasitagastuse ja SCR-katalüsaatori väljalülitumine. Hageja esitab nõude tasuda 27 313,47 eurot (ostuhind, millest on maha arvatud sõiduki kasutamisest saadud kasu summas 15 666,53 eurot kohtuistungini läbitud 103 714 km eest) vastusooritusena sõiduki valduse ja omandi üleandmise eest. Teise võimalusena esitab ta nõude tasuda 6447 eurot (= 15% ostuhinnast) ja tuvastada, et kostja on kohustatud hüvitama hagejale keelatud katkestusseadmetest tuleneva edaspidise kahju.
- 16 Kostja palub jätta hagi rahuldamata. Kostja leiab, et katsestendituvastust ega temperatuuriakent ei saa pidada keelatud katkestusseadmeteks. Kostja möönab, et katsestendituvastus toob kaasa selle, et pärast SCR-katalüsaatori vähemalt 200 °C töötemperatuuri saavutamist säilitatakse katsesõidu ajal suurema heitgaasitagastuse määraga töörežiim, samal ajal kui maanteeliikluses lülitatakse sõiduk sel ajal vähendatud heitgaasitagastuse määraga töörežiimile. Katsestendituvastus tähendab ka seda, et uues Euroopa katsesükklis algab AdBlue doseerimine SCR-katalüsaatorisse tegelikus maanteeliikluses juba ca 130 °C töötemperatuurist, mitte ca 150 °C töötemperatuurist. Kostja väidab, et see ei avalda NOx-heitele mõõdetavat mõju ja eelkõige mitte sellist mõju, mis oleks oluline piirväärtuste seisukohast. Temperatuuriakna kohta märgib kostja, et heitgaasitagastus on 100% aktiivne temperatuurivahemikus -24 °C kuni +70 °C. Kostja väidab ennetavalt, et tegemist on vältimatu keelueksimusega, tuginedes seejuures Kraftfahrtbundesamti (föderaalne transpordiamet) hüpoteetilisele kinnitusele.

Eelotsusetaotluse põhjenduste lühikokkuvõte

- 17 Sissejuhatavad märkused: esimeses menetluses oli keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses sõiduki ostmise ajal tõenäoliselt olemas. Ülejäänud neljas menetluses on katsestendituvastus märkimisväärne viide sellele, et esineb keelatud katkestusseade.
- 18 Esimeses menetluses kõne all oleva sõiduki puhul väheneb sõiduki 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.

- 19 Peale selle ei ole selles 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 °C. Aasta keskmised temperatuurid on Saksamaal aga madalamad kui ca +12 °C.
- 20 Ülejäänud neljas menetluses on vaidluse all see, kas temperatuuriaken ja/või katkestendituvastus toob kaasa heite suurenemise tavalistes sõidutingimustes. Nendes menetlustes 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 katkestendituvastus viitab tugevalt sellele.
- 21 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.
- 22 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.
- 23 Heitkoguseid reguleerivaid liidu õigusnorme on esimeses menetluses rikutud keelatud temperatuuriakna kujul, ülejäänud neljas menetluses võib seda eeldada katkestendituvastuse tõttu.
- 24 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.
- 25 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 teine eelotsuse küsimus.

- 26 Kõik eelotsuse küsimused: eelotsusetaotluse esitanud kohtu seisukohad nende küsimuste kohta kattuvad põhiosas eelotsusetaotluses C-666/23 esimese ja kolmanda küsimuse kohta esitatud seisukohtadega (vt viidatud eelotsusetaotluse kokkuvõtte punktid 25–34 ja 40–47).

TÖÖDOKUMENT