Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

1. august 2025*

Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Mootorsõidukite tüübikinnitus – Direktiiv 2007/46/EÜ – Artikli 18 lõige 1 – Artikli 26 lõige 1 – Artikkel 46 – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Artikli 5 lõige 2 – Mootorsõidukid – Diiselmootor – Saasteainete heitkogused – Lämmastikoksiidide (NOx) heitkoguste vähendamine, mis on piiratud „temperatuuriaknaga“ – Katkestusseade – Ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki konkreetse ostja huvide kaitse – Seadme paigaldamine pärast sõiduki kasutuselevõttu – Õigus saada hüvitist sõiduki tootja poolt kahju õigusvastasest tekitamisest tuleneva vastutuse alusel – Vabastamise alus – Tootja vältimatu eksimus katkestusseadme ebaseaduslikkuses – Tõhususe põhimõte – Kahju piisav hüvitamine – Hüvitise arvutamise meetod – Hüvitise vahemik

Kohtuasjas C-666/23,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landgericht Ravensburgi (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa) 27. oktoobri 2023. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 9. novembril 2023, menetluses

CM,

DS

versus

Volkswagen AG,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja president M. L. Arastey Sahún (ettekandja), kohtunikud D. Gratsias, E. Regan, J. Passer ja B. Smulders,

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– CM, esindajad: *Rechtsanwälte* K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs ja L. Rhiel,

– Volkswagen AG, esindajad: *Rechtsanwälte* T. André, M. de Lind van Wijngaarden ja H.-P. Schroeder,

– Euroopa Komisjon, esindajad: J. Flett ja M. Noll-Ehlers,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

kohtuotsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (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), artikli 5 lõiget 2.

2 Taotlus on esitatud kahes kohtuvaidluses, mille pooled on ühelt poolt CM ja DS ning teiselt poolt Volkswagen AG ning mille ese on ebaseaduslike katkestusseadmetega varustatud sõidukite ostmise tõttu tekkinud kahju hüvitamine.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Direktiiv 1999/44/EÜ

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiiv 1999/44/EÜ tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta (EÜT 1999, L 171, lk 12; ELT eriväljaanne 15/04, lk 223) tunnistati alates 1. jaanuarist 2022 kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 2019. aasta direktiiviga (EL) 2019/771 kaupade müügilepingute teatavate aspektide kohta, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2394 ja direktiivi 2009/22/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/44/EÜ (ELT 2019, L 136, lk 28). Arvestades põhikohtuasjade asjaolude asetleidmise kuupäeva, jääb direktiiv 1999/44 nende kohtuasjade suhtes siiski kohaldatavaks.

4 Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõikes 2 oli sätestatud:

„Lepingule mittevastavuse korral on tarbijal lõike 3 kohaselt õigus lasta kaup tasuta muuta lepingule vastavaks kas parandamise või ümbervahetamise teel või lasta lõigete 5 ja 6 kohaselt alandada kõnealuse kauba hinda või tühistada leping.“

Direktiiv 2007/46/EÜ

5 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1) (muudetud komisjoni 7. mai 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 385/2009 (ELT 2009, L 118, lk 13)) (edaspidi „direktiiv 2007/46“), tunnistati alates 1. septembrist 2020 kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrusega (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT 2018, L 151, lk 1). Arvestades põhikohtuasjade asjaolude asetleidmise kuupäeva, jääb direktiiv nende kohtuasjade suhtes siiski kohaldatavaks.

6 Direktiivi 2007/46 artikli 3 punktid 3, 5, 17 ja 36 olid sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas direktiivis ja IV lisas loetletud õigustloovates aktides kasutatakse järgmisi mõisteid, kui neis ei ole sätestatud teisiti:

[…]

3. „tüübikinnitus“ – menetlus, millega liikmesriik tõendab, et sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku tüüp vastab asjakohastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele;

[…]

5. „EÜ tüübikinnitus“ – menetlus, millega liikmesriik tõendab, et sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku tüüp vastab asjakohastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele, mis sisalduvad käesolevas direktiivis ja IV või XI lisas loetletud õigustloovates aktides;

[…]

17. „sõidukitüüp“ – konkreetsesse kategooriasse kuuluvad sõidukid, mis ei erine üksteisest vähemalt nendes olulistes aspektides, mis on kindlaks määratud II lisa B osas. Sõidukitüüp võib sisaldada variante ja versioone, nagu on määratletud II lisa B osas;

[…]

36. „vastavustunnistus“ – IX lisas sätestatud dokument, mille annab välja tootja ja mis tõendab, et käesoleva direktiivi kohaselt tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluv sõiduk vastab tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele“.

7 Direktiivi artikli 8 lõikes 6 oli sätestatud:

„Tüübikinnitusasutus teavitab viivitamata teiste liikmesriikide tüübikinnitusasutusi igast sõiduki tüübikinnituse andmisest keeldumisest või tüübikinnituse tühistamisest ning esitab sellise otsuse põhjendused.“

8 Direktiivi artikli 10 lõikes 2 oli ette nähtud:

„Liikmesriigid annavad osa või eraldi seadmestiku EÜ tüübikinnituse osale või eraldi seadmestikule, mis vastab teatmikus esitatud andmetele ja asjakohases üksikdirektiivis või määruses sätestatud tehnilistele nõuetele, nagu on sätestatud IV lisas.“

9 Direktiivi artikli 13 lõikes 1 oli sätestatud:

„Tootja teavitab EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriiki viivitamata igast muudatusest infopaketi andmetes. Asjaomane liikmesriik otsustab vastavalt käesolevas peatükis sätestatud eeskirjadele, millist menetlust tuleb järgida. Vajadusel võib liikmesriik tootjaga konsulteerides otsustada, et anda tuleb uus EÜ tüübikinnitus.“

10 Direktiivi 2007/46 artikli 18 lõikes 1 oli sätestatud:

„Tootja kui sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik annab välja vastavustunnistuse, mis on kaasas iga komplektse, mittekomplektse või komplekteeritud sõidukiga, mis on toodetud vastavuses kinnitatud sõidukitüübiga.“

11 Direktiivi artikli 26 lõige 1 oli sõnastatud järgmiselt:

„Ilma et see piiraks artiklite 29 ja 30 sätete kohaldamist, registreerivad liikmesriigid ning lubavad müüa ja kasutusele võtta vaid sõidukeid, millel on kaasas vastavalt artiklile 18 väljastatud kehtiv vastavustunnistus.

Mittekomplektsete sõidukite korral lubavad liikmesriigid nende müüki, kuid võivad keelduda nende alalisest registreerimisest ja kasutuselevõtmisest seni kuni sõidukid jäävad mittekomplektseks.“

12 Direktiivi artikli 30 lõikes 1 oli ette nähtud:

„Kui EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriik leiab, et uued sõidukid, süsteemid, osad või eraldi seadmestikud, millel on olemas vastavustunnistus või millele on kantud tüübikinnitusmärk, ei vasta kinnitatud tüübile, võtab liikmesriik vajalikud meetmed (sealhulgas vajaduse korral tüübikinnituse tühistamine), et tagada toodetavate sõidukite, süsteemide, osade või eraldi seadmestike vastavusseviimine kinnitatud tüübiga. Nimetatud liikmesriigi tüübikinnitusasutus teavitab võetud meetmetest teiste liikmesriikide tüübikinnitusasutusi.“

13 Direktiivi artiklis 46 oli sätestatud:

„Liikmesriigid määravad kindlaks käesoleva direktiivi ja eriti artiklis 31 sisalduvate või sellest artiklist tulenevate keeldude ja IV lisa I osas loetletud õigustloovate aktide sätete rikkumise korral kohaldatavad karistused ja võtavad kõik nende rakendamiseks vajalikud meetmed. Kindlaksmääratud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid edastavad kõnealused sätted [Euroopa K]omisjonile hiljemalt 29. aprilliks 2009 ja teavitavad komisjoni viivitamata kõikidest nende hilisematest muudatustest.“

Määrus nr 715/2007

14 Määruse nr 715/2007 põhjendustes 6 ja 15 on märgitud:

„(6) Diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi heitkoguste oluline vähendamine on eriti vajalik õhu kvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtustele vastamiseks. Selleks tuleb saavutada ambitsioonikad piirväärtused Euro 6 staadiumis, ilma kohustuseta loobuda diiselmootorite eelistest seoses kütusekulu ning süsivesinike ja süsinikmonooksiidi heitkogustega. Nimetatud suuna kindlaksmääramine lämmastikoksiidi heitkoguste vähendamiseks varajases staadiumis tagab sõidukitootjatele pikaajalise, üleeuroopalise plaanimiskindluse.

[…]

(15) Komisjon peaks jälgima vajadust vaadata läbi uus Euroopa sõidutsükkel kui katsemenetlus, millel põhinevad EÜ tüübikinnituste heitkoguseid reguleerivad eeskirjad. Sõidukite tehnilistes jm andmetes ja juhtide käitumises toimunud muutuste kajastamiseks võib osutuda vajalikuks katsetamistsükleid uuendada või asendada. Läbivaatamine võib olla vajalik selleks, et tagada tegelike heitkoguste vastavus nendele, mis on mõõdetud tüübikinnituse ajal. Samuti tuleks kaaluda heitkoguse mõõtmise kaasaskantavate süsteemide kasutamist ja reguleerimisel mõiste „mitte üle“ kasutuselevõtmist.“

15 Määruse artikli 3 punktis 10 on sätestatud:

„Käesolevas määruses ja selle rakendusmeetmetes kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

10) „katkestusseade“ – konstruktsioonielement, mille abil mõõdetakse temperatuuri, sõiduki kiirust, mootori pöörlemiskiirust, ülekandemehhanismi, sisselasketorustiku rõhku või muid parameetreid, mis aktiveerivad, muudavad, lükkavad edasi või deaktiveerivad saastekontrollisüsteemi mis tahes osade toimet, vähendades nii saastekontrollisüsteemi tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“.

16 Määruse artikli 4 lõigetes 1 ja 2 on ette nähtud:

„1. Tootjad tõendavad, et kõik [Euroopa Ü]henduses müüdavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele. Samuti tõendavad tootjad, et kõik uued varu-saastetõrjeseadmed, mis vajavad tüübikinnitust ja mida ühenduses müüakse või võetakse kasutusele, saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele.

Need kohustused hõlmavad ka I lisas sätestatud heitkoguste piirväärtuste ja artiklis 5 viidatud rakendusmeetmete täitmist.

2. Tootjad tagavad, et tootmise vastavuse, saastetõrjeseadmete kulumiskindluse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimisel järgitakse tüübikinnitusmenetlust.

Lisaks peavad tootja võetavad tehnilised meetmed tagama summutitoru heitgaaside ja kütuseaurude tegeliku piiramise vastavalt käesolevale määrusele sõidukite normaalse kasutusaja jooksul normaalsetes kasutustingimustes. Seetõttu kontrollitakse kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust tagavaid meetmeid kuni 5 aasta või 100 000 km täitumiseni, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena. Tüübikinnituse saamiseks kohustuslike saastetõrjeseadmete kulumiskindlust katsetatakse 160 000 kilomeetri läbimiseni. Kulumiskindluse katsetuse järgimiseks peaks tootjatel olema võimalus kasutada katsestendil vanandamist vastavalt lõikes 4 viidatud rakendusmeetmetele.

Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust kontrollitakse eelkõige summutitoru heitgaaside osas I lisas esitatud heitkoguste piirväärtuste suhtes. Kontrolli parandamiseks kütuseaurude ja madalal temperatuuril eralduvate heitmete üle vaatab komisjon katsemenetlused läbi.“

17 Määruse artikli 5 lõiked 1 ja 2 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Tootja varustab sõidukid selliselt, et komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid, oleksid konstrueeritud, valmistatud ja kokku monteeritud selliselt, et sõiduk on normaalse kasutamise korral kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega.

2. Keelatud on kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust. Keeldu ei kohaldata, kui:

a) seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks,

b) seade töötab ainult kuni mootori käivitamiseni,

või

c) tingimused sisalduvad olulisel määral katsemenetluses, mida viiakse läbi kütuseaurude ja summutitorust väljuvate heitgaaside keskmiste koguste kontrollimiseks.“

18 Määruse nr 715/2007 artiklis 13 on sätestatud:

„1. Liikmesriigid kehtestavad õigusaktidega trahvid käesoleva määruse sätete tootjate poolse rikkumise eest ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. […]

2. Karistatavad rikkumised on:

[…]

d) katkestusseadmete kasutamine,

[…]“.

Määrus nr 692/2008

19 Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrust (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse määrust nr 715/2007 (ELT 2008, L 199, lk 1), muudeti komisjoni 8. juuni 2011. aasta määrusega (EL) nr 566/2011 (ELT 2011, L 158, lk 1) (edaspidi „määrus nr 692/2008“). Alates 1. jaanuarist 2022 tunnistati määrus nr 692/2008 kehtetuks komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrusega (EL) 2017/1151, millega täiendatakse määrust nr 715/2007 ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, määrust nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus nr 692/2008 (ELT 2017, L 175, lk 1). Arvestades põhikohtuasjade asjaolude asetleidmise kuupäeva, jääb määrus nr 692/2008 nende kohtuasjade suhtes siiski kohaldatavaks.

20 Määruse nr 692/2008 artikli 10 lõikes 1 oli ette nähtud:

„Tootja peab tagama, et EÜ tüübikinnitusega sõidukitele paigaldamiseks ette nähtud varu-saastetõrjeseadmed, mis kuuluvad määruse [nr 715/2007] kohaldamisalasse, saaksid vastavalt käesoleva määruse artiklitele 12 ja 13 ning XIII lisale EÜ tüübikinnituse eraldi seadmestikena direktiivi [2007/46] artikli 10 lõike 2 tähenduses.“

Saksa õigus

21 Tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch) (edaspidi „BGB“) §-s 276 on ette nähtud:

„1. Võlgnik vastutab tahtluse või hooletuse korral, kui kergemas või raskemas vastutuses ei ole kokku lepitud ning seda ei saa tuletada ka võlasuhte muust sisust, täpsemalt garantii andmisest või riisiko enda kanda võtmisest. Kohaldatakse vastavalt §-e 827 ja 828.

2. Hooletult tegutseb isik, kes ei näita üles äritegevuses nõutavat hoolsust.

3. Võlgnikku ei saa ette vabastada tahtlikust süüst tulenevast vastutusest.“

22 BGB § 823 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Isik, kes tahtlikult või hooletuse tõttu kahjustab õigusvastaselt teise isiku elu, keha, tervist, vabadust, omandit või muud õigust, peab tekkinud kahju teisele isikule hüvitama.

2. Sama kohustus kehtib isiku suhtes, kes rikub seadust, mis kaitseb teist isikut. Kui seaduse kohaselt on kohustuse rikkumine võimalik ka ilma süüta, siis tekib hüvitamiskohustus üksnes süü esinemise korral.“

23 BGB §-s 826 on sätestatud:

„Isik, kes tahtlikult ja heade kommete vastaselt tekitab teisele isikule kahju, on kohustatud talle kahju hüvitama.“

24 3. veebruari 2011. aasta määruse mootorsõidukite, nende haagiste ning nendele sõidukitele mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike EÜ tüübikinnituse kohta (mootorsõidukite EÜ tüübikinnituse määrus – EG-FGV) (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“) § 6 lõikes 1 on sätestatud:

„Iga kinnitatud tüübile vastava sõiduki kohta peab sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik välja andma vastavustunnistuse direktiivi 2007/46 artikli 18 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes IX lisaga. Direktiivi 2007/46 artikli 18 lõike 3 kohaselt peab vastavustunnistus olema koostatud nii, et selle võltsimine oleks välistatud.“

25 EG-FGV § 27 lõikes 1 on ette nähtud:

„Uusi sõidukeid, eraldi seadmestikke või osi, mille puhul on direktiivi 2007/46 IX lisa […] alusel vaja vastavustunnistust, võib Saksamaal liikluses kasutamise eesmärgil müügiks pakkuda, müüa või turule viia üksnes juhul, kui neil on kaasas kehtiv vastavustunnistus. See ei kehti sõidukite suhtes direktiivi 2003/37 artikli 8 tähenduses.“

Põhikohtuasjad ja eelotsuse küsimused

26 Volkswagen on nende mootorsõidukite tootja, mille CM ja DS soetasid kutselistelt müüjatelt kasutatuna.

27 CM ostis 14. märtsi 2016. aasta tellimuse alusel hinnaga 49 950 eurot sõiduauto Volkswagen, mis oli varustatud EA 288 tüüpi diiselmootoriga. Sõiduki omandamise ajal oli see varustatud katsepingi tuvastamise süsteemiga, mis eemaldati 10. oktoobril 2017 tulenevalt sellest, et uuendati asjaomast tarkvara ning veel ühte mootori programmeerimise tarkvara, mis vähendab heitgaasitagastuse määra, kui välistemperatuur on alla teatud künnise, mille tagajärjel suurenevad NOx heitkogused. Seega toimub heitgaasitagastus täistõhususega üksnes juhul, kui välistemperatuur ei lange alla seda künnist (edaspidi „temperatuuriaken“).

28 Nende kahe väidetavalt ebaseadusliku katkestusseadme olemasolu tõttu leiab CM, et talle on tekkinud kahju, mis on tingitud Volkswageni toime pandud tahtlikust, avaliku korra ja heade kommetega vastuolus olevast rikkumisest BGB § 826 tähenduses.

29 Oma hagis, mille ta esitas Landgericht Ravensburgile (Ravensburgi esimese astme kohus, Saksamaa), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus, nõuab ta kahju hüvitamiseks 8938 euro suurust summat, mis moodustab 20% sõiduki ostuhinnast, ja teise võimalusena hüvitist, mille suurus jääb nimetatud kohtu otsustada, kuid mis ei tohi siiski olla väiksem kui 6703,50 eurot, mis moodustab 15% ostuhinnast.

30 Eelotsusetaotluse kohaselt möönab Volkswagen, et katsepingi tuvastamise süsteem on osa tarkvarast, mida kasutatakse heitgaasitagastuse määra vähendamiseks väljaspool uut Euroopa sõidutsüklit, kui töötemperatuur jõuab 200 Celsiuse kraadini. Sellest temperatuurist alates aitab selektiivse katalüütilise reduktsiooni süsteem NOx heitkoguseid vähendada, nii et piirtasemetest peetakse siiski kinni.

31 Temperatuuriakna kohta kinnitab see äriühing, et heitgaasitagastuse määr langeb, kui ümbritseva õhu temperatuur on alla +12 Celsiuse kraadi. Selline temperatuuriaken on õiguspärane, kuna see on vajalik sõiduki ohutuks kasutamiseks.

32 Teise võimalusena tugineb nimetatud äriühing oma vastutusest vabanemiseks vältimatule eksimusele katkestusseadmete ebaseaduslikkuses ning tugineb sellega seoses Kraftfahrt-Bundesamti (Saksamaa föderaalne mootorsõidukiamet) antud nn hüpoteetilisele tüübikinnitusele, nimelt asjaolule, et EÜ tüübikinnituse andmiseks pädev asutus oleks kinnitanud tema väära õiguslikku hinnangut õiguspärase katkestusseadme olemasolu kohta, kui ta oleks seda viimaselt küsinud (edaspidi „hüpoteetiline tüübikinnitus“).

33 DS ostis 29. märtsi 2016. aasta tellimuse alusel hinnaga 32 000 eurot sõiduauto Volkswagen, mis oli varustatud EA 189 tüüpi diiselmootoriga. Sõiduki omandamise ajal oli see varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega, mis seisnes katsepingi tuvastamises mootori ümberlülitussüsteemiga.

34 Kuna föderaalne mootorsõidukiamet kohustas 14. ja 15. oktoobri 2015. aasta otsustega Volkswagenit kõrvaldama selle seadme turule viidud sõidukitelt, paigaldati DSi sõidukile 7. märtsil 2017 tarkvara, mille see äriühing oli välja arendanud ja see amet oli kinnitanud. Samal ajal paigaldati sõidukile siiski teine katkestusseade, nimelt temperatuuriaken.

35 Seetõttu leiab DS, et talle on tekkinud kahju, mis on tingitud kõnealuse äriühingu toime pandud tahtlikust, avaliku korra ja heade kommetega vastuolus olevast rikkumisest.

36 Eelotsusetaotluse esitanud kohtule 4. märtsil 2021 esitatud hagis palub DS esiteks, et talle makstaks hüvitist, mille suurus jääb selle kohtu otsustada, ilma et see summa võiks olla väiksem kui 4800 eurot, mis vastab 15%-le ostuhinnast, ning teiseks tuvastada lisaks, et sama äriühing on kohustatud talle hüvitama kahju, mis tekkis temperatuuriaknas seisneva katkestusseadme paigaldamise tõttu.

37 Volkswagen esitab selle nõude suhtes asja läbivaatamist takistava asjaolu, mis tugineb aegumisele, ja palub igal juhul jätta see sisuliselt rahuldamata.

38 Temperatuuriakna kohta väidab see äriühing, et heitgaasitagastust alandatakse ainult siis, kui temperatuur on alla +10 Celsiuse kraadi, ning see on vajalik sõiduki ohutuks kasutamiseks.

39 Lisaks märgib ta, et 14. juuli 2022. aasta kohtuotsuses GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), 14. juuli 2022. aasta kohtuotsuses Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571) ning 14. juuli 2022. aasta kohtuotsuses Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572) tugines Euroopa Kohus Volkswageni sõidukite puhul, mis on varustatud identse temperatuuriaknaga, välistemperatuuri puhul temperatuurivahemikule 15–33 Celsiuse kraadi. See lähenemine tuleneb eelotsusetaotluse esitanud kohtute faktilistest järeldustest, mis ei vasta põhikohtuasjades kõne all olevatele asjaoludele.

40 Nimetatud äriühing viitab teise võimalusena vältimatule eksimusele selle katkestusseadme ebaseaduslikkuses ning tugineb sellega seoses föderaalse mootorsõidukiameti hüpoteetilisele tüübikinnitusele.

41 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab esiteks, et CMi ja DSi BGB §-le 826 tuginev õigus hüvitisele avaliku korra ja heade kommetega vastuolus oleva tahtlikult tekitatud kahju eest ei osutu põhjendatuks.

42 See kohus märgib, et CMi sõiduk oli selle omandamise ajal tõepoolest varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ning et selline seade paigaldati DSi sõidukisse tarkvara uuendamise käigus.

43 Nende kahe sõiduki puhul vähendatakse heitgaasitagastust alates sellest, kui ümbritseva õhu temperatuur on +10 Celsiuse kraadi, mistõttu on eelotsusetaotluse esitanud kohus seisukohal, et mõlemal juhul on tegemist ebaseadusliku temperatuuriaknaga. Seda vahemikku ei saa pidada õiguspäraseks määruse artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a alusel, mis puudutab vajadust vältida heitgaasi tagastussüsteemi ühe osa rikkest tingitud vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis on nii tõsised, et need tekitavad konkreetse ohu selle seadmega varustatud sõidukiga sõitmisel, kuna selline konkreetne oht peaks käesoleval juhul puuduma.

44 Lisaks leiab sama kohus seoses CMiga, et ka teist sellest sättest tulenevat erandikriteeriumi, mille kohaselt ei tohi katkestusseade olla aktiivne suurema osa aastast, ei saa 14. juuli 2022. aasta kohtuotsusest GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, punkt 65) tulenevat kohtupraktikat arvestades pidada täidetuks. Nimelt vähendatakse selle sõiduki heitgaasitagastust alates sellest, kui ümbritseva õhu temperatuur on +12 Celsiuse kraadi, samas kui aasta keskmine temperatuur Saksamaal on sellest künnisest madalam.

45 Nendest asjaoludest hoolimata väidab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et põhikohtuasjades puudub tahtlik, avaliku korra ja heade kommetega objektiivselt vastuolus olev käitumine BGB § 826 tähenduses, eelkõige seetõttu, et puuduvad „ilmselgelt ebaseaduslikud“ katkestusseadmed Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kohtupraktika tähenduses.

46 Teiseks on see kohus seisukohal, et CMil ja DSil võib olla BGB § 823 lõikel 2 põhinev õigus hüvitisele.

47 Viidates Bundesgerichtshofi (liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 26. juuni 2023. aasta kohtuotsusele (edaspidi „Bundesgerichtshofi otsus“), märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et BGB § 823 lõige 2 koostoimes EG-FGV § 6 lõikega 1 ja § 27 lõikega 1 kaitseb sõiduki omandaja huve seoses võimaliku varalise kahjuga, mis tuleneb sellest, et tootja on eiranud liidu õigust, mis reguleerib mootorsõidukite heitgaasi.

48 Sellega seoses ilmneb esiteks, et Volkswagen eiras liidu õigust, kuna asjaomastele sõidukitele paigaldati ebaseaduslik temperatuuriaken.

49 Teiseks sõltub õigus hüvitisele ka tingimusest, et asjaomase sõiduki tootja on kõnealuse katkestusseadme puhul olnud vähemalt hooletu, kusjuures tootja süüd eeldatakse.

50 Tootja võib vastutusest vabaneda, kui ta viitab sellistele erandlikele asjaoludele ja tõendab nende esinemist, mis annavad tunnistust tema hooletuse puudumisest – seda hõlmab tõend vältimatu eksimuse kohta kõnealuse katkestusseadme ebaseaduslikkuses.

51 Kolmandaks märgib sama kohus ühelt poolt, et sellise eksimusega on tegemist siis, kui tootja on nõutavat hoolsust üles näidates võtnud õigusliku seisukoha õigusliku olukorra põhjaliku analüüsi alusel, võttes arvesse kõrgeimate kohtute praktikat, ning kui ta ei saanud eeldada, et sellele olukorrale antakse teistsugune hinnang. Teiselt poolt on selline eksimus vältimatu, kui tootja saab viidata kõnealusele katkestusseadmele kooskõlas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 antud EÜ tüübikinnitusele.

52 Bundesgerichtshofi otsuse kohaselt võib nüüd piisata pelgalt hüpoteetilisest tüübikinnitusest, nagu see, millele on viidatud käesoleva kohtuotsuse punktis 32.

53 Eelotsusetaotluse esitanud kohtul on tekkinud küsimus, kas liidu õiguse alusel võib ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki omandajale keelduda andmast õigust kahju hüvitamisele põhjusel, et asjaomane tootja on teinud vältimatu eksimuse seadme ebaseaduslikkuses, ning kui vastus sellele küsimusele on jaatav, siis kas tootja vabastus võib põhineda sellel, et pädev riigisisene asutus on asjaomasele sõidukile reaalselt tüübikinnituse andnud, või isegi hüpoteetilisel tüübikinnitusel.

54 Neljandaks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et DSi puhul on aegunud õigus hüvitisele, mis tuleneb sõiduki omandamise ajal olemas olnud katkestusseadmest, mis seisnes katsepingi tuvastamises mootori ümberlülitussüsteemiga. Kuna aga sellel sõidukil on alates Volkswageni väljaantud uuenduse paigaldamisest temperatuuriakna näol uus ebaseaduslik katkestusseade, tekib küsimus, kas sõiduki omanikul ei ole õigust nõuda tootjalt kahju hüvitamist.

55 Viiendaks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et BGB § 823 lõikest 2 koostoimes EG-FGV § 6 lõikega 1 ja § 27 lõikega 1 tulenev õigus hüvitisele puudutab „väikest hüvitist“, st sellise rahasumma maksmist, mis vastab ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki ja selle seadmeta sõiduki väärtuse erinevusele.

56 Bundesgerichtshofi otsuse kohaselt tuleb kahjuhüvitise summast maha arvata sõiduki kasutamisest saadud kasu, kui see koos sõiduki jääkväärtusega on suurem kui ostuhind, millest on kahjuhüvitise summa maha arvatud. Lisaks nõuab see kohus, et hüvitise summa ei tohi proportsionaalsuse kaalutlustel ületada 15% ostuhinnast.

57 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb, kas see kohtupraktika on liidu õigusega kooskõlas.

58 Neil asjaoludel otsustas Landgericht Ravensburg (Ravensburgi esimese astme kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas kahju hüvitamise nõude, mille sõiduki omandaja esitab autotootja vastu seetõttu, et hooletusest on turule viidud sõiduk, mis on varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega määruse [nr 715/2007] artikli 5 lõike 2 tähenduses, võib rahuldamata jätta põhjendusel,
   a) et tegemist on tootja vältimatu eksimusega teo keelatuses?

      Kui vastus on jaatav:
   b) et eksimus teo keelatuses oli tootja jaoks vältimatu, kuna EÜ tüübikinnituse andmiseks või sellele järgnevate meetmete võtmiseks pädev asutus on tegelikult andnud sõidukisse paigaldatud katkestusseadmele kinnituse?

      Kui vastus on jaatav:
   c) et eksimus teo keelatuses oli tootja jaoks vältimatu, sest EÜ tüübikinnituse andmiseks või sellele järgnevate meetmete võtmiseks pädev asutus oleks sõiduki tootja arusaama määruse [nr 715/2007] artikli 5 lõikest 2 vastava päringu korral kinnitanud (hüpoteetiline kinnitus)?

2. Kas autotootja, kes andis välja tarkvarauuenduse, peab maksma sõiduki omanikule kahjuhüvitist, kui koos tarkvarauuendusega paigaldatud ebaseadusliku katkestusseadme tõttu määruse [nr 715/2007] artikli 5 lõike 2 tähenduses tekkis sõiduki omanikule kahju?

3. Kas liidu õigusega on kooskõlas see, kui autotootja vastu seetõttu kahju hüvitamise nõude esitamisel, et hooletusest on turule viidud sõiduk, mis on varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega määruse [nr 715/2007] artikli 5 lõike 2 tähenduses,

a) peab sõiduki omandaja 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 kahjuhüvitise summa[;]
b) on sõiduki omandaja väikese kahjuhüvitise nõue piiratud maksimaalselt 15%-ga tasutud ostuhinnast?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

59 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on ELTL artiklis 267 sätestatud liikmesriikide kohtute ja Euroopa Kohtu vahelises koostöömenetluses Euroopa Kohtu ülesanne anda liikmesriigi kohtule tarvilik vastus, mis võimaldaks viimasel tema menetluses oleva kohtuasja lahendada. Seda silmas pidades võib Euroopa Kohus arvesse võtta liidu õigusnorme, millele liikmesriigi kohus ei ole oma küsimuses viidanud. Asjaolu, et liikmesriigi kohus on eelotsuse küsimuses vormiliselt viidanud liidu õiguse teatud sätetele, ei takista Euroopa Kohut esitamast sellele kohtule kogu tõlgenduslikku teavet, mis võib viimasel aidata menetletavat kohtuasja lahendada, olenemata sellest, kas liikmesriigi kohus on neile aspektidele oma küsimustes viidanud või mitte. Euroopa Kohus peab selleks liikmesriigi kohtu esitatud kõikidest materjalidest ja eelkõige eelotsusetaotluse põhjendustest välja valima need liidu õiguse aspektid, mis vaidluse eset silmas pidades vajavad tõlgendamist (26. septembri 2024. aasta kohtuotsus Luxone ja Sofein, C-403/23 ja C-404/23, EU:C:2024:805, punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika).

60 Käesoleval juhul on selge, et põhikohtuasjad puudutavad CMi ja DSi õigust saada Volkswagenilt hüvitist kahju eest, mis tekkis seetõttu, et nende vastavates sõidukites olid ebaseaduslikud katkestusseadmed määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses, ning selle autotootja võimalust tugineda oma vastutusest vabanemise alusena sõidukite hüpoteetilisele tüübikinnitusele, mis võimaldab tõendada vältimatut eksimust selle seadme ebaseaduslikkuses.

61 Tuleb rõhutada, et 21. märtsi 2023. aasta kohtuotsusest Mercedes-Benz Group (katkestusseadmetega varustatud sõidukite tootjate vastutus) (C-100/21, edaspidi „kohtuotsus Mercedes-Benz Group“, EU:C:2023:229, punkt 91) tulenevast kohtupraktikast nähtub, et katkestusseadmega varustatud mootorsõiduki ostjal on tulenevalt direktiivi 2007/46 artikli 18 lõikest 1, artikli 26 lõikest 1 ja artiklist 46 koostoimes määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 õigus nõuda sõiduki tootjalt hüvitist, kui seade tekitas ostjale kahju.

62 Neil asjaoludel tuleb asuda seisukohale, et esimese küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas direktiivi 2007/46 artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 koostoimes määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus see, kui hagi korral, mille mootorsõiduki ostja esitab nõudega hüvitada kahju, mis tekkis sõidukis artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadme olemasolu tõttu, võib sõiduki tootja tugineda selle eest vastutusest vabanemise alusena asjaolule, et esines vältimatu eksimus seadme ebaseaduslikkuses tulenevalt sellest, et liikmesriigi pädev asutus on andnud sellele seadmele või sellega varustatud sõidukile EÜ tüübikinnituse või et kui see asutus oleks tootja päringu korral kinnitanud tema õiguslikku hinnangut asjaomase katkestusseadme väidetavale õiguspärasusele.

63 Sellega seoses väärib meeldetuletamist, et direktiivi 2007/46 artikli 18 lõige 1, artikli 26 lõige 1 ja artikkel 46 koostoimes määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 kaitsevad mootorsõiduki konkreetse ostja spetsiifilisi huve sõiduki tootja suhtes, kui sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mis on viimati nimetatud sätte kohaselt keelatud (kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 88).

64 Nii nähtub nendest sätetest, et mootorsõiduki konkreetsel ostjal on sõiduki tootja suhtes õigus sellele, et nimetatud sõiduk ei oleks varustatud määruse artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadmega (kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 89).

65 Seega peavad liikmesriigid direktiivi 2007/46 artikli 46 alusel kindlaks määrama sanktsioonid, mida kohaldatakse direktiivi sätete eiramise korral. Need sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Samamoodi on määruse artikli 13 lõikes 1 sätestatud, et liikmesriigid kehtestavad õigusaktidega sanktsioonid määruse sätete rikkumise eest. Need sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad (kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 90).

66 Neil asjaoludel, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 61, tuleneb direktiivi 2007/46 artikli 18 lõikest 1, artikli 26 lõikest 1 ja artiklist 46 koostoimes määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2, et liikmesriigid on kohustatud ette nägema, et määruse artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadmega varustatud mootorsõiduki ostjal on õigus saada sõiduki tootjalt hüvitist, kui seade tekitas ostjale kahju (kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 91).

67 Kuna puuduvad liidu õigusnormid, mis reguleeriksid korda, mille kohaselt võiksid sellise sõiduki ostjad hüvitist saada, määrab selle korra kindlaks iga liikmesriik (vt selle kohta kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 92).

68 Samas ei ole tõhususe põhimõttega kooskõlas riigisisesed õigusnormid, mis muudavad mootorsõiduki ostja jaoks praktiliselt võimatuks või ülemäära keeruliseks saada piisavat hüvitist kahju eest, mis tekitati talle seeläbi, et sõiduki tootja rikkus määruse artikli 5 lõikes 2 sätestatud keeldu (kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 93).

69 Täpsemalt ei saa tingimused, mille esinemise korral võib sõidukitootja tugineda vältimatule eksimusele katkestusseadme ebaseaduslikkuses, et vabaneda selle eest igasugusest vastutamisest, olla sellised, mis muudavad selle seadmega varustatud sõiduki ostjal sellise hüvitise saamise praktikas võimatuks või ülemäära keeruliseks.

70 Eelotsusetaotluse kohaselt on asjaomasel autotootjal Bundesgerichtshofi otsuse kohaselt võimalus vabaneda igasugusest vastutusest, kui ta viitab vältimatule eksimusele sõidukis oleva katkestusseadme ebaseaduslikkuses ja tõendab selle esinemist – mis välistab tema hooletuse ja seeläbi sõiduki omandaja õiguse hüvitisele.

71 Euroopa Kohtu käsutuses olevast toimikust nähtub, et tuginemine vältimatule eksimusele katkestusseadme ebaseaduslikkuses on riigisisese kohtupraktika kohaselt käsitatav erandliku alusena autotootja hooletusest tulenevast vastutusest vabastamiseks.

72 Lisaks, nagu selgitab eelotsusetaotluse esitanud kohus, võib autotootja tulemuslikult tugineda vältimatule eksimusele selliste sõidukite katkestusseadmete ebaseaduslikkuses, mis on kõne all põhikohtuasjades, kui see on tingitud asjaolust, et pädev asutus on andnud asjaomasele sõidukitüübile EÜ tüübikinnituse.

73 Esimesena väärib meeldetuletamist, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt on keelatud kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust. Sellest keelust on siiski kolm erandit, mida tuleb tõlgendada kitsalt (vt selle kohta kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punktid 60 ja 61).

74 Vastavalt määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktidele a–c ei kohaldata seda keeldu, kui „seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks“ (punkt a), kui „seade töötab ainult kuni mootori käivitamiseni“ (punkt b) või kui „tingimused sisalduvad olulisel määral katsemenetluses, mida viiakse läbi kütuseaurude ja summutitorust väljuvate heitgaaside keskmiste koguste kontrollimiseks“ (punkt c).

75 Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlusest, et põhikohtuasjades kõne all olevad sõidukid olid varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses.

76 Kui ükski selle sätte punktides a–c nimetatud eranditest ei ole kõnealustele katkestusseadmetele kohaldatav – mida peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus –, ei saa autotootja, kes varustab oma sõidukid selliste seadmetega, seega tugineda selle sätte kohaselt õiguspärasele tegevusele.

77 Teisena tuleb märkida, et direktiivi 2007/46 artikli 3 punkti 5 kohaselt viitab mõiste „EÜ tüübikinnitus“ menetlusele, millega liikmesriik tõendab, et sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku tüüp vastab asjakohastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele, mis sisalduvad selles direktiivis ja direktiivi IV või XI lisas loetletud õigustloovates aktides.

78 EÜ tüübikinnitus vastab seega suure hulga sõidukite vastavusstandardile. See on kaudne tõend selle kohta, et asjaomase sõidukitüübi konstruktsioon, mis hõlmab paigaldatud katkestusseadet, on kooskõlas eelmises punktis nimetatud kohaldatavate sätete ja nõuetega.

79 Euroopa Kohtu praktikast tuleneb aga, et ei ole välistatud, et sõidukitüübile, mis on hõlmatud EÜ tüübikinnitusega, mis võimaldab seda sõidukit teeliikluses kasutada, andis tüübikinnituse valdkonnas pädev asutus alguses tüübikinnituse ilma, et talle oleks ebaseadusliku katkestusseadme olemasolust teatatud. Direktiivis 2007/46 on sellega seoses ette nähtud olukord, kus alles pärast tüübikinnituse andmist avastatakse, et sõiduki konstruktsiooni osa on näiteks määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 nõuete seisukohast ebaseaduslik. Selliseks juhuks on direktiivi artikli 8 lõikes 6 ette nähtud, et see asutus võib sõiduki tüübikinnituse tühistada. Lisaks ilmneb direktiivi artikli 13 lõike 1 esimesest ja kolmandast lausest, et kui tootja teavitab EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriiki muudatusest infopaketi andmetes, võib liikmesriik tootjaga konsulteerides vajaduse korral otsustada, et anda tuleb uus EÜ tüübikinnitus. Lõpuks on direktiivi artikli 30 lõikes 1 ette nähtud, et kui EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriik leiab, et sõidukitüüp, millele ta on tüübikinnituse andnud, ei vasta kinnitatud tüübile, võtab ta vajalikud meetmed – sh vajaduse korral tüübikinnituse tühistamine –, et tagada toodetavate sõidukite vastavusse viimine kinnitatud tüübiga (kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 83 ja seal viidatud kohtupraktika).

80 Järelikult võib mootorsõidukile paigaldatud katkestusseadme ebaseaduslikkus, mis avastatakse pärast sõidukile EÜ tüübikinnituse andmist, seada kahtluse alla selle tüübikinnituse kehtivuse ja sellest tulenevalt selle vastavustunnistuse kehtivuse, mis peaks tõendama, et see tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluv sõiduk vastas tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele (kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 84).

81 Sellest järeldub, et katkestusseadmega sõiduki EÜ tüübikinnitus ei tähenda tingimata, et liikmesriigi pädev asutus kinnitas asjaomase sõiduki tootja hinnangut, mille kohaselt see seade on väidetavalt õiguspärane. Igal juhul ei vabasta selline tüübikinnitus või veelgi vähem hüpoteetiline tüübikinnitus tootjat kohustusest hüvitada asjaomase sõiduki ostjale kahju, mis tekkis tema sõidukis kõnealuse seadme olemasolu tõttu.

82 See, kui nõustuda, et katkestusseadmega varustatud sõiduki EÜ tüübikinnitus võib kujutada endast sõiduki tootja vastutuse välistamise alust, muudaks sõiduki ostja jaoks võimatuks või ülemäära keeruliseks saada piisavat hüvitist kahju eest, mis tekitati talle seeläbi, et sõiduki tootja rikkus määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 sätestatud keeldu, ning see oleks vastuolus tõhususe põhimõttega. Sellise vastutuse välistamise alusega nõustumine tähendaks nimelt, et õigus piisavale hüvitisele nurjataks kõikidel juhtudel, kui asjaomane sõiduk vastab kinnitatud tüübile, isegi kui on selge, et sõiduk on varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega.

83 Kõiki eespool toodud kaalutlusi silmas pidades tuleb esimesele küsimusele vastata, et direktiivi 2007/46 artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 koostoimes määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus see, kui hagi korral, mille mootorsõiduki ostja esitab nõudega hüvitada kahju, mis tekkis sõidukis artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadme olemasolu tõttu, võib sõiduki tootja tugineda selle eest vastutusest vabanemise alusena asjaolule, et esines vältimatu eksimus seadme ebaseaduslikkuses tulenevalt sellest, et liikmesriigi pädev asutus on andnud sellele seadmele või sellega varustatud sõidukile EÜ tüübikinnituse või et kui see asutus oleks tootja päringu korral kinnitanud tema õiguslikku hinnangut asjaomase katkestusseadme väidetavale õiguspärasusele.

Teine küsimus

84 Teise küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus üldiselt selgitada, kas autotootja, kes andis välja tarkvarauuenduse, peab maksma sõiduki omanikule kahjuhüvitist, kui koos tarkvarauuendusega paigaldatud ebaseadusliku katkestusseadme tõttu määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses tekkis sõiduki omanikule kahju.

85 Euroopa Kohtu käsutuses olevast toimikust nähtub siiski, et selle küsimuse eesmärk on täpsemalt kindlaks teha, kas asjaolu, et ebaseaduslik katkestusseade oli sellega varustatud sõidukile EÜ tüübikinnituse andmise ajal juba paigaldatud või paigaldati see alles hiljem, mõjutab määruse nr 715/2007 artikli 4 lõike 1 ja artikli 5 lõike 2 ning määruse nr 692/2008 artikli 10 lõike 1 kohaselt õigust hüvitisele, nagu see tuleneb liidu õigusest asjaomase sõiduki omandajale, kellele kahju tekkis.

86 Neid täpsustusi ja käesoleva kohtuotsuse punktis 59 viidatud Euroopa Kohtu praktikat arvestades tuleb teine küsimus ümber sõnastada nii, et eelotsusetaotluse esitanud kohus palub sisuliselt selgitada, kas määruse nr 715/2007 artikli 4 lõiget 1 ja artikli 5 lõiget 2 ning määruse nr 692/2008 artikli 10 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et need nõuavad, et sõiduki omandajal oleks õigus nõuda autotootjalt kahju hüvitamist, kui sõiduki omandajale tekkis kahju määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadme tõttu, mille tootja paigaldas tarkvarauuenduse käigus pärast sõidukile EÜ tüübikinnituse saamist.

87 Sellega seoses ei nähtu määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 – milles on ette nähtud, et katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, on keelatud kasutada, välja arvatud teatud erandite korral – ega määruse artikli 3 punkti 10 – milles on määratletud mõiste „katkestusseade“ – sõnastusest, et selleks, et hinnata, kas seadme kasutamine on keelatud,

tuleb teha vahet olenevalt sellest, kas seade paigaldati sõiduki tootmise käigus või alles pärast selle kasutuselevõttu, nimelt direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 2 tähenduses parandamise tulemusel (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 88).

88 Seda tõlgendust kinnitab määruse nr 715/2007 nende sätete kontekst ja määrusega taotletav eesmärk (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 89).

89 Nimelt, mis puudutab esiteks nende sätete konteksti, siis väärib meeldetuletamist, et vastavalt määruse artikli 4 lõike 1 esimese lõigu teisele lausele tõendavad tootjad, et kõik uued varu-saastetõrjeseadmed, mis vajavad tüübikinnitust ja mida Euroopa Liidus müüakse või võetakse kasutusele, on saanud tüübikinnituse vastavalt sellele määrusele ja selle rakendusmeetmetele. Artikli 4 lõike 1 teises lõigus on täpsustatud, et see kohustus hõlmab ka I lisas sätestatud heitkoguste piirnormide ja sama määruse artiklis 5 viidatud rakendusmeetmete täitmist (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 90).

90 Kui konkreetne ostja omandab tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluva sõiduki, millel on pealegi vastavustunnistus, võib ta põhjendatult eeldada, et sõiduki puhul on järgitud määrust nr 715/2007 ja sealhulgas selle artiklit 5 (kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 81 ja seal viidatud kohtupraktika).

91 Lisaks on määruse nr 692/2008 artikli 10 lõikes 1 sätestatud, et „[t]ootja peab tagama, et EÜ tüübikinnitusega sõidukitele paigaldamiseks ette nähtud varu-saastetõrjeseadmed, mis kuuluvad määruse [nr 715/2007] kohaldamisalasse, saaksid vastavalt käesoleva määruse artiklitele 12 ja 13 ning XIII lisale EÜ tüübikinnituse eraldi seadmestikena direktiivi [2007/46] artikli 10 lõike 2 tähenduses“ (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 91).

92 Määruste nr 715/2007 ja nr 692/2008 nendest sätetest tuleneb, et saastetõrjeseadmed peavad täitma määruses nr 715/2007 ette nähtud kohustusi, olenemata sellest, kas need on paigaldatud alguses või paigaldatakse pärast sõiduki kasutuselevõttu (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 92).

93 Teiseks oleks see, kui sõidukitootjatel lubataks pärast sõiduki kasutuselevõttu paigaldada katkestusseade, mis neid kohustusi ei täida, vastuolus määruse nr 715/2007 eesmärgiga, mis seisneb keskkonnakaitse kõrge taseme tagamises ja täpsemalt diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi (NOx) heitkoguste olulises vähendamises, et parandada õhu kvaliteeti ja järgida saaste piirnorme (14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 93).

94 Asjaolu, et katkestusseade paigaldati pärast sõiduki kasutuselevõttu direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 2 tähenduses parandamise käigus, ei ole seega asjakohane selle hindamisel, kas seadme kasutamine on keelatud vastavalt määruse artikli 5 lõikele 2 koostoimes selle artikli 3 punktiga 10 (vt selle kohta 14. juuli 2022. aasta kohtuotsus Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punkt 94).

95 Nimelt, sõltumata küsimusest, kas katkestusseade oli alguses, st EÜ tüübikinnituse andmise ajal paigaldatud või paigaldati see pärast seda, tekitab see seade ebakindluse seoses võimalusega sõiduk registreerida, müüa või kasutusele võtta ning lõpptulemusena kahjustab sellise seadmega varustatud sõiduki ostjat (vt selle kohta kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 84).

96 Eespool toodut silmas pidades tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 4 lõiget 1 ja artikli 5 lõiget 2 ning määruse nr 692/2008 artikli 10 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et need nõuavad, et sõiduki omandajal oleks õigus nõuda autotootjalt kahju hüvitamist, kui sõiduki omandajale tekkis kahju viidatud artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadme tõttu, mille tootja paigaldas tarkvarauuenduse käigus pärast sõidukile EÜ tüübikinnituse saamist.

Kolmas küsimus

97 Kolmanda küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas liidu õigust tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus esiteks see, kui hüvitisest, mis kuulub tasumisele määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki ostjale, kellele on selle seadme tõttu kahju tekkinud, arvatakse maha summa, mis vastab sõiduki kasutamisest saadud kasule, ja teiseks selle hüvitise piiramine summaga, mis moodustab 15% sõiduki ostuhinnast.

98 Väärib meeldetuletamist, et vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 67 viidatud kohtupraktikale peab iga liikmesriik juhul, kui puuduvad liidu õigusnormid, mis reguleeriksid korda, mille kohaselt võivad sellise sõiduki ostjad saada hüvitist kahju eest, mis on tekitatud sõidukile paigaldatud ebaseadusliku katkestusseadmega, selle korra kindlaks määrama.

99 Samas ei ole käesoleva kohtuotsuse punktis 68 viidatud kohtupraktika kohaselt tõhususe põhimõttega kooskõlas liikmesriikide kindlaks määratud kord, mis muudab mootorsõiduki ostja jaoks praktiliselt võimatuks või ülemäära keeruliseks saada piisavat hüvitist kahju eest, mis tekitati talle seeläbi, et sõiduki tootja rikkus kõnealuse artikli 5 lõikes 2 sätestatud keeldu.

100 Seda arvestades tuleb märkida, et liikmesriigi kohtud võivad põhjendatult kontrollida, et liidu õiguskorraga tagatud õiguste – sh mootorsõiduki ostja õiguse saada piisavat hüvitist kahju eest, mis tekitati talle seeläbi, et sõiduki tootja rikkus määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 sätestatud keeldu – kaitse ei tooks endaga kaasa õigustatud isikute alusetut rikastumist (vt selle kohta kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 94 ja seal viidatud kohtupraktika).

101 Seega peab eelotsusetaotluse esitanud kohus kontrollima, kas sõiduki kasutamises seisnevast hüvest ostja saadud kasu või käesoleval juhul põhikohtuasjades kõne all olevate sõidukite kasutamisest saadud kasu mahaarvamine tagab ostjatele piisava hüvitise, tingimusel et on tõendatud, et viimastele tekkis kahju seoses sõidukitesse artikli 5 lõike 2 tähenduses keelatud katkestusseadmete paigaldamisega (vt selle kohta kohtuotsus Mercedes-Benz Group, punkt 95).

102 Selles kontekstis ei saa asjaolu, et liikmesriik loob seose sellise sõiduki ostuhinna ja asjaomase sõiduki omandajale tekkinud kahju hüvitise suuruse vahel, pidada liidu õigusega vastuolus olevaks, kuna selle kahju ulatuse hindamine, mis väljendub eelkõige ohus, et sõidukit ei saa registreerida, müüa või kasutusele võtta, on seotud ostuhinnaga.

103 Sellega seoses nähtub eelotsusetaotlusest, et Bundesgerichtshofi otsusest tuleneva kohtupraktika kohaselt hindab kahju hüvitamise ulatust asja sisuliselt arutav kohus, kuid proportsionaalsuse kaalutlustel ei või see olla väiksem kui 5% ega suurem kui 15% ostuhinnast.

104 Käesoleva kohtuotsuse punktis 66 viidatud Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei saa põhimõtteliselt pidada liidu õigusega vastuolus olevaks ka seda, kui liikmesriik kehtestab sellise hüvitise vahemiku, mis koosneb ostuhinna minimaalsest ja maksimaalsest protsendimäärast, et määrata kindlaks asjaomase sõiduki omandajale makstava piisava hüvitise suurus, kui see vahemik ei too kaasa katkestusseadmega varustatud sõiduki omandajale tekkinud kahju ebapiisavat hüvitamist.

105 Käesoleval juhul tuleb tõdeda, et CM nõudis summat, mis moodustab 20% ostuhinnast, ja kui see ei ole võimalik, siis vähemalt 15% ostuhinnast, samas kui DS nõudis hüvitist, mille suuruse ta jättis selle kohtu otsustada, ilma et see summa võiks olla väiksem kui 15% ostuhinnast.

106 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on kontrollida, ega käesoleva kohtuotsuse punktis 103 nimetatud hüvitise vahemik ei muuda CMile ja DSile tekkinud kahju eest piisava hüvitise saamist praktiliselt võimatuks või ülemäära keeruliseks.

107 Kõiki eespool esitatud tähelepanekuid silmas pidades tuleb kolmandale küsimusele vastata, et liidu õigust tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus esiteks see, kui hüvitisest, mis kuulub tasumisele määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki ostjale, kellele on selle seadme tõttu kahju tekkinud, arvatakse maha summa, mis vastab sõiduki kasutamisest saadud kasule, ja teiseks selle hüvitise piiramine summaga, mis moodustab 15% sõiduki ostuhinnast, tingimusel et see hüvitis on tekkinud kahju eest piisav.

Kohtukulud

108 Kuna põhikohtuasjade poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli olevate asjade üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse sama kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

1. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (muudetud komisjoni 7. mai 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 385/2009), artikli 18 lõiget 1, artikli 26 lõiget 1 ja artiklit 46 koostoimes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (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, artikli 5 lõikega 2**

   tuleb tõlgendada nii, et

   nendega on vastuolus see, kui hagi korral, mille mootorsõiduki ostja esitab nõudega hüvitada kahju, mis tekkis sõidukis artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadme olemasolu tõttu, võib sõiduki tootja tugineda selle eest vastutusest vabanemise alusena asjaolule, et esines vältimatu eksimus seadme ebaseaduslikkuses tulenevalt sellest, et liikmesriigi pädev asutus on andnud sellele seadmele või sellega varustatud sõidukile EÜ tüübikinnituse või et kui see asutus oleks tootja päringu korral kinnitanud tema õiguslikku hinnangut asjaomase katkestusseadme väidetavale õiguspärasusele.

2. **Määruse nr 715/2007 artikli 4 lõiget 1 ja artikli 5 lõiget 2 ning komisjoni 18. juuli 2008. aasta määruse (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse määrust nr 715/2007 (muudetud komisjoni 8. juuni 2011. aasta määrusega (EL) nr 566/2011), artikli 10 lõiget 1**

   tuleb tõlgendada nii, et

   need nõuavad, et sõiduki omandajal oleks õigus nõuda autotootjalt kahju hüvitamist, kui sõiduki omandajale tekkis kahju viidatud artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadme tõttu, mille tootja paigaldas tarkvarauuenduse käigus pärast sõidukile EÜ tüübikinnituse saamist.

3. **Liidu õigust tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus esiteks see, kui hüvitisest, mis kuulub tasumisele määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadmega varustatud sõiduki ostjale, kellele on selle seadme tõttu kahju tekkinud, arvatakse maha summa, mis vastab sõiduki kasutamisest saadud kasule, ja teiseks selle hüvitise piiramine summaga, mis moodustab 15% sõiduki ostuhinnast, tingimusel et see hüvitis on tekkinud kahju eest piisav.**

Allkirjad