



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK

ATHANASIOS RANTOS

esitatud 23. septembril 2021¹ⁱ

Kohtuasjad C-128/20, C-134/20 ja C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG

versus

Auto Krainer Gesellschaft mbH

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Landesgericht Klagenfurt (liidumaa kohus Klagenfurtis, Austria))

ja

IR

versus

Volkswagen AG

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Landesgericht Eisenstadt (liidumaa kohus Eisenstadtis, Austria))

ning

DS

versus

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,

Volkswagen AG

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus))

Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Mootorsõidukid – Artikli 3 punkt 10 – Artikli 5 lõiked 1 ja 2 – Diiselmootor – Saasteainete heitkogused – Mootori juhtploki integreeritud tarkvara – Heitgaasitagastusklapp – Lämmastikoksiidi heitmete vähendamine „temperatuurivahemiku“ abil – Katkestusseade – Niisuguse seadme lubamine, kui seda õigustab vajadus kaitsta mootorit kahju või õnnetusjuhtumi eest – Sõiduki parandamise raames paigaldatud seade – Direktiiv 1999/44/EÜ – Tarbekaupade müük ja garantii – Müügilepingule vastav kaup – Artikli 2 lõike 2 punkt d – Kauba lepingule vastavuse eeldamine, kui sellel on sama liiki kauba tavapäraseid omadused ja toimivus, mida tarbija võib põhjendatult eeldada – Kehtiv EÜ tüübikinnitus – Artikli 3 lõige 6 – Asjaomase sõiduki ost isegi juhul, kui tarbija oli katkestusseadme olemasolust teadlik müügi hetkel – Väike mittevastavus

¹ Algkeel: prantsuse.

I. Sissejuhatus

1. Nagu on märgitud ELTL artiklis 11, „[peab ü]henduse poliitika ja tegevuse määratlemisse ja rakendamisse [...] integreerima keskkonnakaitse nõuded, eelkõige pidades silmas säästva arengu edendamist“. Suurenenud teadlikkus keskkonnakaitse tähtsusest avaldub eelkõige Euroopa Liidu seadusandja tahtes piirata saasteainete heitkoguseid.²

2. Seejuures on mootorsõidukite suhtes kehtestatud aina piiravaid õigusnorme,³ eelkõige seoses määruse (EÜ) nr 715/2007⁴ vastuvõtmisega. Autotootjad peavad kindlasti kohanema uute ühiste tehniliste nõuetega nende sõidukite tüübikinnituse alal, mis võib tekitada vaidlusi ametiasutuste ja tarbijatega.

3. Nii heideti kohtuasjas, milles tehti 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus X (Katkestusseade diiselmootoril) (C-693/18, edaspidi „kohtuotsus X“, EU:C:2020:1040) asjaomasele autotootjale ette, et ta lasi kasutusse sõidukeid, mis olid varustatud tarkvaraga, millega saab muuta heitgaaside, eelkõige NOx heitmete kontrolli tulemusi.⁵ Selles kohtuotsuses tõlgendas Euroopa Kohus esimest korda mõistet „katkestusseade“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses ning tegi otsuse selle kohta, mil määral on niisugune seade keelatud, lähtudes selle määruse artikli 5 lõike 2 punktist a, milles on nähtud ette katkestusseadme keelu erandid, nende hulgas erand, et see seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks.

4. Kolm käesolevat kohtuasja on jätkuks sellele kohtuasjale, sest puudutavad sõidukeid, mis on varustatud mootori juhtploki integreeritud tarkvaraga, mis piirab NOx heitmete vähendamist olenevalt teatavatest välistemperatuuri- ja kõrgusetingimustest, mille tõttu ületatakse määrusega nr 715/2007 kindlaks määratud piirväärtused. Esitatud küsimused on sisuliselt järgmised: kas seda liiki tarkvara on „katkestusseade“ selle määruse artikli 3 punkti 10 tähenduses? Kas juhul, kui see on nii, võib see tarkvara olla selle määruse artikli 5 lõike 2 punkti a alusel lubatud? Kas juhul, kui niisugune tarkvara ei ole lubatud, võib selle kasutamine viia direktiivi 1999/44/EÜ⁶ alusel müügi tühistamiseni seetõttu, et sõiduk ei vasta lepingule?

5. Võttes arvesse seoseid käesolevate kohtuasjade vahel, eelkõige seepärast, et õiguslikud küsimused, mille need tõstatavad, on suuresti sarnased, tundus sobiv esitada nendes ühine ettepanek, ehkki Euroopa Kohus otsustas – nendest igapähe erijooni arvesse võttes – neid mitte liita.

² Maailma Tervishoiuorganisatsiooni (WHO) sõnul kujutab õhusaaste endast peamist keskkonnariski tervisele. Vt tema aruanne „Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease“, 13.5.2016, lk 15.

³ Üksteisele järgnevate Euro standardite kohta lämmastikoksiidi (NOx) heitmete alal vt Euroopa Kontrollikoja teabedokument „La réaction de l'UE au scandale du „dieselgate““, veebruar 2019, lk 9.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus, 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) (muudetud komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 692/2008, ELT 2008, L 199, lk 1) (edaspidi „määrus nr 715/2007“).

⁵ Vt kohtuotsus X, punkt 27.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiiv tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta (EÜT 1999, L 171, lk 12; ELT eriväljaanne 15/04, lk 223).

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

1. Direktiiv 1999/44

6. Direktiivi 1999/44 põhjendustes 1 ja 8 on märgitud:

„(1) [EÜ] artikli 153 lõigetega 1 ja 3 nähakse ette, et ühendus peaks tarbijate kaitstuse kõrge taseme tagamisele kaasa aitama vastavalt [EÜ] artiklile 95 võetavate meetmete abil;

[...]

(8) hõlbustamiseks lepingule vastavuse põhimõtte kohaldamist on kasulik kehtestada vaidlustatav lepingule vastavuse eeldus, mis hõlmab enamiku tavaolukordadest; kõnealune eeldus ei piira lepinguvabaduse põhimõtet; peale selle, konkreetsete lepingutingimuste puudumise korral ning juhul, kui kohaldatakse minimaalse kaitse sätet, võidakse kõnealuses eelduses mainitud elemente kasutada kauba lepingule mittevastavuse kindlaksmääramiseks; kvaliteet ja omadused, mida tarbijad võivad põhjendatult eeldada, sõltub muu hulgas ka sellest, kas kaup on uus või kasutatud; eelduses mainitud elemendid on kumulatiivsed; kui juhtumi asjaolude tõttu on mõni konkreetne element sobimatu, kohaldatakse eelduse ülejäänud elemente sellest hoolimata.“

7. Selle direktiivi artikli 1 „Reguleerimisala ja mõisted“ lõikes 1 on sätestatud:

„Käesoleva direktiivi eesmärk on ühtlustada liikmesriikide õigus- ja haldusnormid, mis käsitlevad tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavaid aspekte, et tagada tarbijakaitse ühtlane minimaalne tase siseturul.“

8. Selle direktiivi artiklis 2 „Lepingule vastavus“ on nähtud ette:

„1. Müüja peab tarbijale üle andma müügilepingule vastava kauba.

2. Tarbekaup loetakse lepingule vastavaks, kui:

- a) kaup vastab müüja esitatud kirjeldusele ning sellel on samad omadused nagu kaubal, mis müüja on esitanud tarbijale näidise või mudelina;
- b) kaup sobib kasutamiseks mis tahes konkreetsel eesmärgil, mille tarbija tegi müüjale teatavaks lepingu sõlmimisel ning mille müüja on heaks kiitnud;
- c) kaup sobib kasutamiseks eesmärkidel, milleks sama liiki kaupa harilikult kasutatakse;
- d) kaubal on sama liiki kauba tavapäraseid omadused ja toimivus, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, arvestades kauba laadi ning üldsusele tehtud avaldusi kauba liigitunnuste kohta, mis müüja, tootja või tootja esindaja on eelkõige reklaamis või etiketil kauba kohta esitanud.

3. Käesoleva artikli kohaldamisel ei ole lepingule mittevastavust juhul, kui tarbija oli lepingu sõlmimise ajal teadlik või pidanuks olema teadlik lepingule mittevastavusest või kui lepingule mittevastavus tuleneb tarbija tarnitud materjalist.

[...]

9. Sama direktiivi artiklis 3 „Tarbija õigused“ on sätestatud:

„1. Müüja vastutab tarbija ees kõigi lepingule mittevastavuste eest, mis esinevad kauba üleandmise ajal.

2. 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.

3. Tarbija võib müüjalt nõuda eelkõige kauba parandamist või asendamist, mõlemal juhul tasuta, välja arvatud juhul, kui see on võimatu või põhjendamatult.

Parandusmeede loetakse põhjendamatuks juhul, kui sellega seoses tekivad müüjale kulud, mis on võrreldes alternatiivse parandusmeetmega põhjendamatud, kusjuures võetakse arvesse:

- väärtus, mis kaubal oleks juhul, kui lepingule mittevastavust ei esineks,
- lepingule mittevastavuse olulisus ja
- võimalus kasutada alternatiivset parandusmeedet ilma märkimisväärsete ebamugavusteta tarbijale.

Parandamine või asendamine peab toimuma mõistliku aja jooksul ning ilma märkimisväärsete ebamugavusteta tarbijale, kusjuures võetakse arvesse kauba laad ja eesmärk, milleks tarbija kaupa vajab.

[...]

5. Tarbija võib nõuda hinna asjakohast alandamist või lepingu tühistamist, kui:

- tarbijal ei ole õigust lasta kaupa parandada ega asendada või
- müüja ei ole kohaldanud parandusmeedet mõistliku aja jooksul või
- müüja ei ole kohaldanud parandusmeedet tarbijale märkimisväärsed ebamugavusi põhjustamata.

6. Tarbijal ei ole õigust lepingut tühistada juhul, kui lepingule mittevastavus on väike.“

2. Määrus nr 715/2007

10. Määruse nr 715/2007 põhjendustes 7 ja 17 on märgitud:

„(7) Heitkoguste normide kehtestamisel on oluline võtta arvesse nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtetel tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis väljendub uuenduste ergutamises, õhu kvaliteedi paranemises, tervishoiukulude vähenemises ja keskmise eluea pikenemises, samuti üldises mõjus süsinikdioksiidi heitmetele.

[...]

(17) Standarditud meetod sõidukite kütusekulu ja süsinikdioksiidi heitmete mõõtmiseks on vajalik selleks, et hoida ära tehniliste tõkete tekkimine liikmesriikide vahelises kaubanduses. Peale selle on vaja tagada ka tarbijate ja kasutajate varustamine objektiivse ja täpse teabega.“

11. Selle määruse artikli 1 „Sisu“ lõikes 1 on sätestatud:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse ühised tehnilised nõuded mootorsõidukite ja nende varuosade, näiteks varusaastetõrjeseadmete tüübikinnitusele seoses nende heitmetega.“

12. Selle määruse artikli 3 „Mõisted“ punktides 10 ja 13 on nähtud ette:

„Käesolevas määruses ja selle rakendusmeetmetes kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

10) „katkestusseade“ – konstruktsioonelement, 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;

[...]

13) „varu-saastetõrjeseade“ – saastetõrjeseade või selliste seadmete koost, mis on ette nähtud originaal-saastetõrjeseadme asendamiseks ja millele saab kinnituse anda eraldi seadmena, nagu see on kindlaks määratud direktiivis 70/156/EMÜ^[7].“

13. Selle määruse artikli 4 „Tootjate kohustused“ lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses 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.

⁷ Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiv liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1970, L 42, lk 1; ELT eriväljaanne 13/01, lk 44).

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 kasutusaaja jooksul normaalsetes kasutustingimustes. [...]“

14. Määruse nr 715/2007 artikli 5 „Nõuded ja katsetused“ 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.“

15. Selle määruse I lisas „Heitkoguste piirväärtused“ on nähtud ette NO_x heitkoguste piirväärtused, eelkõige Euro 5 põlvkonna sõidukite puhul, mis on esitatud tabelis 1.

3. Direktiiv 2007/46/EÜ

16. Direktiiv 2007/46/EÜ⁸ tunnistati kehtetuks määrusega (EL) 2018/858⁹ ja täpsemalt selle artikliga 88 alates 1. septembrist 2020. Võttes aga arvesse faktiliste asjaolude asetleidmise kuupäeva, on vaidluste suhtes põhikohtuasjades kohaldatav ikka see direktiiv.

17. Selle direktiivi põhjenduses 3 oli märgitud:

„Süsteemidele, osadele, eraldi seadmetikele ja sõidukitele kohaldatavad tehnilised nõuded tuleks õigustloovates aktides ühtlustada ja täpsustada. Õigustloovate aktidega tuleks eelkõige püüda tagada liiklusohutuse kõrge tase, tervise- ja keskkonnakaitse, energiatõhusus ning kaitse omavolilise kasutamise eest.“

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1) (muudetud komisjoni 25. veebruari 2014. aasta määrusega (EL) nr 214/2014 (ELT 2014, L 69, lk 3) (edaspidi „direktiiv 2007/46“))

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike 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).

18. Selle direktiivi artiklis 1 „Sisu“ oli sätestatud:

„Käesolev direktiiv kehtestab ühtlustatud raamistiku, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele, nimetatud sõidukite süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele, eesmärgiga hõlbustada nende registreerimist, müüki ja kasutuselevõtmist ühenduse piires.

[...]

Sõidukite ehitust ja töötamist käsitlevad tehnilised erinõuded sätestatakse käesoleva direktiivi rakendamist reguleerivates aktides, mille täielik loetelu on esitatud IV lisas.“

19. Direktiivi 2007/46 artikli 3 „Mõisted“ punktides 5 ja 36 oli nähtud ette:

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

[...]

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;

[...]

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.“

20. Selle direktiivi artiklis 4 „Liikmesriikide kohustused“ oli sätestatud:

„1. Liikmesriigid tagavad, et tüübikinnitust taotlevad tootjad täidavad oma käesolevast direktiivist tulenevaid kohustusi.

2. Liikmesriigid annavad tüübikinnituse vaid sellistele sõidukitele, süsteemidele, osadele või eraldi seadmestikele, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

3. Liikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, osasid ja eraldi seadmestikke, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

[...]“

21. Selle direktiivi artikli 5 „Tootjate kohustused“ lõige 1 oli sätestatud järgmiselt:

„Tootja vastutab tüübikinnitusasutuse ees tüübikinnitusmenetluse kõigi aspektide ja toodangu vastavuse tagamise eest, olenemata sellest, kas tootja on otseselt kaasatud sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku valmistamise kõigisse etappidesse või mitte.“

22. Selle direktiivi artikli 18 „Vastavustunnistus“ 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.

[...]“

23. Direktiiv 2007/46 artikli 26 „Sõidukite registreerimine, müük ja kasutuselevõtmine“ lõikes 1 oli nähtud ette:

„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.

[...]“

24. Selle direktiivi IV lisa „Sõiduki EÜ tüübikinnituse nõuete loetelu“ I osas „Õigustloovad aktid, millega kehtestatakse seeriaviisiliselt piiranguteta toodetavate sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuded“ oli „[v]äikeste tarbesõidukite heitgaaside (Euro 5 ja Euro 6)/teabe kättesaadavuse“ osas viidatud määrusele nr 715/2007.

25. Selle direktiivi IX lisas¹⁰ „EÜ vastavussertifikaat“ oli punkt 0 „Eesmärgid“, milles oli sätestatud, et vastavussertifikaadi väljaandmisega kinnitab sõidukitootja ostjale, et omandatud sõiduk vastab selle tootmise ajal Euroopa Liidus kehtinud õigusaktidele.

4. Määrus nr 692/2008

26. Määruse nr 692/2008 artiklis 1 „Sisu“ on sätestatud:

„Käesolevas määruses sätestatakse määruse [nr 715/2007] artiklite 4, 5 ja 8 rakendusmeetmed.“

27. Määruse nr 692/2008 artikli 2 „Mõisted“ punktides 8 ja 18 on nähtud ette:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

8. „saastetõrjeseadme tüüp“ – katalüüsmuundurid ja tahkete osakeste filtrid, mis ei erine üksteisest järgmiste oluliste tunnuste poolest:

[...]

¹⁰ Selle lisa sõnastus tuleneb komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrusest (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT 2017, L 175, lk 1).

18. „heitkoguse kontrollisüsteem“ – OBD-seadme puhul mootori elektrooniline juhtpult ning kõik heitgaasi- või kütuseaurude süsteemi osad, mille abil antakse teated kõnealusele juhtpuldile edasi või võetakse need juhtpuldilt vastu.“

28. Selle määruse artikli 3 „Tüübikinnituse nõuded“ lõikes 9 on sätestatud:

„VIII lisas sätestatud 6. tüüpi katset heitkoguste mõõtmiseks madalatel temperatuuridel ei kasutata diiselsõidukite puhul.

Tüübikinnitust taotledes peavad tootjad aga tüübikinnitusasutusele esitama andmed tõendamaks, et NO_x järeltöötlusseade saavutab tõhusaks tööks piisavalt kõrge temperatuuri 400 sekundi jooksul alates 6. tüüpi katses kirjeldatud külmkäivitusest temperatuuril –7 °C.

Lisaks peab tootja esitama tüübikinnitusasutusele andmed heitgaasi tagastussüsteemi kohta, sealhulgas selle toimimise kohta madalal temperatuuril.

[...]“

29. Selle määruse artikli 10 „Saastetõrjeseadmed“ lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„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.

Käesoleva määruse kohaldamise korral loetakse katalüsaatorid ja tahkete osakeste filtrid saastetõrjeseadmeteks.“

30. Selle määruse I lisa „EÜ tüübikinnituse rakendussätted“ punktis 3.3 „Laiendused saastekontrolliseadme kulumiskindluse osas (5. tüüpi katse)“ on nähtud ette:

„3.3.1. Tüübikinnitust laiendatakse erinevatele sõidukitüüpidele tingimusel, et sõiduki, mootori või saastekontrollisüsteemi allpool loetletud tunnused on identsed või jäävad lubatud kõikumise piiresse.

3.3.1.1. Sõiduk

[...]

3.3.1.2. Mootor

[...]

3.3.1.3. Saastekontrollisüsteemi parameetrid:

[...]

c) Heitgaasitagastus:

olemas või puudub;

liik (jahutusega või ilma, aktiiv- või passiivjuhtimisega, kõrg- või madalsurvega).

[...]“

31. Määruse nr 692/2008 XI lisa „Mootorsõidukite pardadiagnostikasüsteem (OBD-süsteem)“ 2. liites „Sõidukitüüpkonna olulised karakteristikud“ on nähtud ette:

„[...]“

Mootor:

[...]

Heitkoguste kontrollsüsteem:

[...]

– tahkete osakeste püüduuri tüüp,

[...]

– heitgaasitagastus (on/ei ole).

[...]“

5. Määrus (EL) 2016/427

32. Määruse (EL) 2016/427¹¹ põhjendustes 1, 2 ja 4 on märgitud:

„(1) Määrusega [nr 715/2007] nõutakse, et komisjon peaks jälgima protseduure, katseid ja nõudeid seoses tüübikinnitustega, mis on sätestatud komisjoni määruses [nr 692/2008], ja neid kohandama nii, et nad peegeldaksid piisavalt tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid, kui see on vajalik.

(2) Komisjon on seda oma uuringutele ja komisjoni välistele allikatele toetudes põhjalikult analüüsinud ja leidnud, et Euro 5/6 sõidukite teedel tegelikus liikluses tekkivad heitkogused ületavad oluliselt heiteid, mida on mõõdetud regulatiivses uues Euroopa sõidutsükli (*New European Driving Cycle*, NEDC), eriti diiselsõidukite NOx heitmete osas.

[...]

(4) Komisjon moodustas 2011. aasta jaanuaris kõiki huvitatud sidusrühmi koondava töörühma, et töötada välja tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (*real driving emission*, RDE) katsemenetlus, mis peegeldaks teel mõõdetud heitkoguseid paremini. [...]“

¹¹ Komisjoni 10. märtsi 2016. aasta määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitmetega (ELT 2016, L 82, lk 1).

33. Määruse 2016/427 artiklis 1 on sätestatud:

„Määrust [nr 692/2008] muudetakse järgmiselt:

1) artiklisse 2 lisatakse punktid 41 ja 42 järgmises sõnastuses:

- „41. „tegelikus liikluses tekkivad heitkogused (*real driving emissions*, RDE)“ – sõiduki heitkogused tavapärastes kasutustingimustes;
- 42. „heitkoguste mõõtmise kaasaskantavad seadmed (*portable emissions measurement system*, PEMS)“ – heitkoguste mõõtmise kaasaskantav süsteem, mis vastab IIIA lisa 1. liite nõuetele.“

6. Määrus 2017/1151

34. Määruse 2017/1151¹² põhjendustes 1–3 on märgitud:

- „(1) Komisjoni määrusega [nr 692/2008] (millega rakendatakse ja muudetakse määrust [nr 715/2007]) on ette nähtud väikesõidukite katsetamine uue Euroopa sõidutsükli (NEDC) alusel.
- (2) Määruse [nr 715/2007] artikli 14 lõikes 3 sätestatud asjakohaste menetluste, katsetsüklite ja katsetulemuste jätkuva läbivaatamise tulemusel on ilmne, et teave kütusekulu ja CO₂ heitkoguste kohta, mis saadakse sõidukite kontrollimisel uue Euroopa sõidutsükli (NEDC) järgi, ei ole enam asjakohane ega kajasta enam tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid.
- (3) Seetõttu on asjakohane sätestada uus kohustuslik katsemenetlus ja lisada liidu õigusaktidesse kergsõidukite ülemaailmne ühtlustatud katsemenetlus (WLTP).“

35. Määruse 2017/1151 artiklis 1 „Sisu“ on sätestatud:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse määruse [nr 715/2007] rakendusmeetmed.“

36. Määruse 2017/1151 IIIA lisas „Tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrollimine“ on nähtud ette:

[...]

- 4.1. RDE tulemuslikkust tõestatakse sõidukite katsetamisega maanteel, kasutades tavapärasõiduvälist tavapärastes tingimustes ja tavapärase kasuliku koormusega. RDE-katse peab olema tüüpiline sõidukitele, mida kasutatakse reaalsetel sõidumarsruutidel nende tavapärase koormaga.

[...]

¹² Muudetud komisjoni 7. juuni 2017. aasta määrusega (EL) 2017/1154 (ELT 2017, L 175, lk 708) (edaspidi „määrus 2017/1151“).

- 5.2.1. Katse teostatakse keskkonnatingimustel, mis on sätestatud käesolevas punktis. Keskkonnatingimused muutuvad „laiendatud“ tingimusteks, kui vähemalt üht temperatuuri- ja kõrgustingimustest laiendatakse. Laiendatud temperatuuri- ja kõrgustingimuste parandustegurit kohaldatakse ainult üks kord. Kui osa katsest või kogu katse tehakse väljaspool tava- või laiendatud tingimusi, on katse kehtetu.
- 5.2.2. Mõõdukad kõrgustingimused: kõrgus, mis on 700 meetrit merepinnast või alla selle.
- 5.2.3. Laiendatud kõrgustingimused: kõrgus, mis on üle 700 meetri merepinnast ja alla 1300 meetri merepinnast või sellega võrdne.
- 5.2.4. Mõõdukad temperatuuritingimused: kõrgem kui 273,15 K (0 °C) või sellega võrdne ja madalam kui 303,15 K (30 °C) või sellega võrdne.
- 5.2.5. Laiendatud temperatuuritingimused: kõrgem kui 266,15 K (−7 °C) või sellega võrdne ja madalam kui 273,15 K (0 °C) või kõrgem kui 303,15 K (30 °C) ja madalam kui 308,15 K (35 °C) või sellega võrdne.

[...]“

7. Direktiiv (EL) 2019/771

37. Direktiivi (EL) 2019/771¹³ artikli 23 kohaselt tunnistatakse direktiiv 1999/44 kehtetuks alates 1. jaanuarist 2022.

38. Direktiivi 2019/771 artiklis 1 „Reguleerimise ja eesmärk“ on sätestatud:

„Käesoleva direktiivi eesmärk on aidata kaasa siseturu nõuetekohasele toimimisele ning tagada samal ajal tarbijakaitse kõrge tase, kehtestades ühised normid teatavate nõuete kohta, mida kohaldatakse müüjate ja tarbijate vahel sõlmitud müügilepingutele, eelkõige normid, mis käsitlevad kaupade vastavust lepingule, õiguskaitsevahendeid, mida saab kasutada lepingule mittevastavuse korral, õiguskaitsevahendite kasutamise tingimusi ning müügigarantiisid.“

39. Selle direktiivi artikli 7 „Objektiivsed vastavusnõuded“ lõikes 1 on nähtud ette:

„Lisaks subjektiivsetele vastavusnõuetele peab kaup vastama ka järgmistele nõuetele:

- a) kaup sobib otstarbeks, milleks sama liiki kaupa tavaliselt kasutatakse, võttes asjakohasel juhul arvesse kehtivat liidu ja liikmesriigi õigust, tehnilisi standardeid või selliste tehniliste standardite puudumise korral kohaldatavaid konkreetset tegevusalal kehtivaid valdkondlikke tegevusjuhendeid;

[...]“

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 2019. aasta direktiiv 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).

B. Austria õigus

40. Üldise tsiviilseadustiku (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „ABGB“) § 871 lõikes 1 on nähtud ette:

„Kui osa tema esitatud või teisele isikule suunatud tahteavalduse sisust oli ekslik seoses tahteavalduse eseme või olulise tingimusega, millele tahe oli peamiselt suunatud ja millega seoses seda avaldati, siis ei teki talle sellest kohustusi, kui eksimuse põhjustas teine isik või kui teine isik oleks asjaoludest tulenevalt pidanud seda märkama või kui teisele isikule anti sellest veel õigeks ajaks teada.“

41. ABGB § 879 lõikes 1 on sätestatud:

„Seadusest tuleneva keelu või heade kommetega vastuolus olev leping on tühine.“

42. ABGB § 922 lõikes 1 on sätestatud:

„Asja tasu eest võõrandanud müüja vastutab asja lepingutingimustele vastavuse eest. Ta vastutab niisiis selle eest, et asjal on kokku lepitud või tavaliselt eeldatavad omadused, et asi vastab kirjeldusele, näidisele või mudelile ja seda saab kasutada tehingus või asja kohta sõlmitud kokkuleppes ette nähtud otstarbel.“

43. ABGB § 932 lõiked 1 ja 4 on sõnastatud järgmiselt:

„(1) „Ostja võib puuduse tõttu nõuda lepingu parandamist (parandamine või puuduva lisamine), asja asendamist, tasu proportsionaalset vähendamist (hinnaalandus) või lepingu tühistamist (tagasitäitmine).“

[...]

(4) Kui nii parandamine kui ka asendamine ei tule kõne alla või on müüja jaoks seotud ebaproportsionaalselt suurte kuludega, siis on ostjal õigus nõuda hinna alandamist või juhul, kui tegemist ei ole tühise puudusega, lepingu tagasitäitmist. [...]“

C. Saksa õigus

44. Määruse mootorsõidukite, nende haagiste ning nendele sõidukitele 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), edaspidi „EG-FGV“) § 25 lõikes 2 on sätestatud:

„Et kõrvaldada ilmnunud puudused ja tagada juba kasutusele võetud sõidukite, nende osade või eraldi seadmestike vastavus, võib Kraftfahrt-Bundesamt [föderaalne mootorsõidukiamet, Saksamaa; edaspidi „KBA“] tagantjärele vastu võtta veel lisasätteid.“

III. Põhikohtuasjad, eelotsuse küsimused ja menetlused Euroopa Kohtus

A. Kohtuasi C-128/20

45. GSMB Invest GmbH & Co. KG sõlmis 9. jaanuaril 2011 äriühinguga Auto Krainer Gesellschaft mbH müügilepingu, mis puudutab sõiduauto Volkswagen, VW Caddy Maxi Confortline 4MOTION, mis on varustatud Euro 5 põlvkonna diiselmootoriga EA 189 ja mille mootori töömaht on 2 liitrit (edaspidi „sõiduk 1“). Sellel sõidukil on heitgaasitagastusklapp.

46. GSMB Invest esitas 27. detsembril 2017 eelotsusetaotluse esitanud kohtule Landesgericht Klagenfurtille (liidumaa kohus Klagenfurtis, Austria) hagi, et saavutada selle müügi tühistamine ABGB § 879 lõike 1 ja § 932 lõike 4 alusel kasutushüvitise tasumise vastu.

47. GSMB Invest väitis nimetatud kohtus, et selle müügi kuupäeval uskus ta, et ostab uue keskkonnasõbraliku sõiduki, mille puhul vastavad eelkõige heitgaasid seaduses ette nähtud normidele. Sõidukile 1 paigaldatud mootori juhtplokki integreeritud tarkvara (edaspidi „kõnesolev tarkvara“) värskendamise tulemusena, mida Volkswagen tegi, desaktiveeritakse heitgaasipuhastus temperatuuril alla 15 °C, üle 33 °C ja kõrgusel üle 1000 meetri merepinnast (edaspidi „temperatuurvahemik“). See vahemik kujutab tema sõnul endast keelatud süsteemi, sest ükski määruse nr 715/2007 artiklis 5 ette nähtud katkestusseadme keelu eranditest ei õigusta selle kasutamist. Näiteks ei aita see heitgaasipuhastuse vähendus sõiduki 1 mootorit kaitsta, sest puudub otsene kahju mootorile.

48. Auto Krainer väitis vastu, et temperatuurivahemikku kasutavad kõik kategooriasse Euro 5 kuuluvate diiselsõidukite tootjad. KBA – EÜ tüübikinnitusasutus Saksamaal, – on tema sõnul alati pidanud seda vahemikku lubatud meetodiks määruse nr 715/2007 tähenduses. Lisaks tuvastas KBA kõnesoleva tarkvara kontrollimisel pärast põhjalikku uurimist, et tarkvaravärskendus ei kahjusta heitekontrolliseadmete püsivat toimivust.

49. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul tuleneb määruse nr 715/2007 artikli 3 punktist 10, et temperatuurivahemik on keelatud katkestusseade selle määruse tähenduses. Enamikus Euroopa Liidu riikides, eelkõige Austrias ja Saksamaal, on ümbritseva keskkonna temperatuur valdaval osal aastast madalam kui 15 °C ning nende riikide reljeefi tõttu liiguvad sõidukid väga sageli piirkondades, mille kõrgus on enam kui 1000 meetrit üle merepinna, ning seega vastavad nimetatud tingimused „tavapärasele töötamisele ning kasutamisele“ selle artikli 3 punkti 10 tähenduses. Selle määruse artikli 5 lõike 2 punktis a mootori kaitseks ette nähtud erandit ei saa seetõttu kasutada õigusliku alusena katkestusseadmete puhul, mis aktiveeritakse sõidukite „tavapärasel“ kasutamisel.

50. Eelotsusetaotluse esitanud kohus lisab, et määruse nr 692/2008 artikli 3 punkti 9 kohaselt peab NO_x järeltöötlusseade saavutama tõhusaks tööks piisavalt kõrge temperatuuri 400 sekundi jooksul alates külmkäivitusest temperatuuril –7 °C, nagu kirjeldatud 6. tüüpi katses. Pädevad asutused ei või anda EÜ tüübikinnitust, kui nimetatud tingimuste täidetust ei ole piisavalt tõendatud. Tõendamiskohustuse põhjal tuleb teha järeldus, et liidu seadusandja on ette näinud, et temperatuurivahemik ei saa olla õigustatud, kui see ei vasta nendele tingimustele.

51. Seega ei ole temperatuurivahemik valitud temperatuuri- ja kõrgusetingimusi arvestades normaalsetel töötingimustel täiesti toimiv.

52. Selles olukorras otsustas Landesgericht Klagenfurt (liidumaa kohus Klagenfurtis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et vastavalt [selle määruse] artikli 1 lõikele 1 on keelatud selline autovarustus, mille puhul on heitgaasitagastusklapp (seega detail, mis võib mõjutada heitmeid) konstrueeritud nii, et selle seadistamine mõjutab heitgaasitagastuse määra (seega tagasi suunatavate heitmete osakaalu) nii, et see tagab saasteainete heitkoguseid piirava režiimi ainult vahemikus 15 °C kuni 33 °C ja ainult madalamal kui 1000 meetrit merepinnast ning väljaspool nimetatud temperatuurivahemikku väheneb nimetatud määr olukorras, kus temperatuur muutub 10 °C võrra ja kõrgus 1000 meetrit merepinnast ületatakse 250 meetri võrra, lineaarselt nullini, mistõttu ületavad lämmastikoksiidide (NOx) heitkogused määrusega nr 715/2007 kehtestatud piirväärtusi?
2. Kas [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõikes 2 sisalduvat lauseosa „mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest“ tuleb tõlgendada nii, et heitgaasitagastuse süsteem, mis on ette nähtud eelkõige selliste detailide kaitseks nagu heitgaasitagastusklapp [(*Exhaust Gas Recirculation* (EGR))¹⁴], heitgaasi jahuti ja tahmafilter, ei vasta erandi kohaldamise nõuetele?
3. Kas [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et heitgaasitagastuse süsteem, mille puhul on heitekontrolliseadmete täielik toimivus tagatud ainult temperatuurivahemikus 15 °C kuni 33 °C ja madalamal kui 1000 meetrit merepinnast, mille tagajärjel see valdaval osal aastast Euroopas, eelkõige Austrias täielikult ei toimi, ei vasta artikli 5 lõikes 1 sätestatud nõudele – „sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“ –, mistõttu tuleb seda pidada keelatud katkestusseadmeks?“

53. Kirjalikke seisukohti esitasid GSMB Invest, Auto Krainer, Saksamaa valitsus ja Euroopa Komisjon. Samad menetlusosalised vastasid ka kirjalikult Euroopa Kohtu küsimustele.

B. Kohtuasi C-134/20

54. Tarbija IR ostis 2013. aastal sõiduauto Volkswagen, VW Touran Confortline BMT, mis on varustatud Euro 5 põlvkonna diiselmootoriga EA 189, mille mootori töömaht on 1,6 liitrit ja võimsus 77 kW (edaspidi „sõiduk 2“). Sellel sõidukil on heitgaasitagastusklapp.

55. Sõidukil 2 oli algul mootori juhtploki integreeritud tarkvara, mis sisaldas „režiimi 0“ ja „režiimi 1“ (edaspidi „ümberlülitusloogika“). Režiimi 1 kasutati saasteainete heitkogustega seotud tüübikinnituskatsel, mida nimetatakse *New European Driving Cycle* (NEDC) ja mis tehakse laboris. Kui ei esinenud sellele tüübikinnituskatsel iseloomulikke tingimusi, kohaldus režiim 0 ning niisugusel juhul vähenes heitgaasitagastuse määr ning sissepritse ajastus ja kestus muutusid. Tavapärasel kasutamisel oli sõiduk 2 peaaegu alati režiimil 0, mille tulemus oli see, et see ei vastanud määruses nr 715/2007 ette nähtud NOx piirväärtustele. Eelotsusetaotlusest ilmneb, et ümberlülitusloogika kujutas endast seega keelatud katkestusseadet selle määruse artikli 5 lõigete 1 ja 2 tähenduses.

56. Eelotsusetaotlusest ilmneb ka, et sõiduk 2 on tehniliselt ohutu ja sõiduvalmis ning seda saab liikluses piiranguteta kasutada. Kui IR oleks aga teadnud, et vaidlusalune sõiduk ei vasta sellele oleva tarkvara tõttu õigusnormidest tulenevatele nõuetele, siis ei oleks ta seda siiski üldse ostnud.

¹⁴ Prantsuse keeles ka „soupape pour le recyclage des gaz d'échappement“.

57. Volkswagenite ainuedasimüüja Austrias teavitas IRI 8. oktoobri 2015. aasta kirjas sellest, et sõidukit 2 on vaja täiustada ja et tootja kannab kõik parandustöödega seotud kulud. Seejärel tehti IR-le ettepanek lasta paigaldada sõidukile 2 kõnesolev tarkvara, mida ka tehti.

58. Selle värskenduse eesmärk oli luua temperatuurivahemik. KBA kiitis kõnesoleva tarkvara heaks ega tühistanud seega EÜ tüübikinnitust. Ta leidis selles küsimuses eelkõige, et keelatud katkestusseadet määruse nr 715/2007 tähenduses ei ole. KBA-l ei olnud mingit teavet selle tarkvara kohta, sest ta ei palunud seda edastada.

59. IR esitas eelotsusetaotluse esitanud kohtule Landesgericht Eisenstadtile (liidumaa kohus Eisenstadtis, Austria) hagi, et saavutada sõiduki 2 müügi tühistamine ABGB § 871 alusel.

60. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul ei ole võimalik teha kindlaks, kas temperatuurivahemik on vajalik mootori kaitsmiseks kahjustuste eest, ega tuvastada, kas kõnesolev tarkvara mõjutab negatiivselt sõiduki 2 kasutamist, tahma tekkimist, võimsust või sõidukiga läbitavat kilometraaži. Ei ole ka võimalik välja selgitada, kas juhul, kui selle tarkvara värskendus oleks tehtud ilma temperatuurivahemikku seadistamata, oleks järgitud määrusega nr 715/2007 kehtestatud nõudeid, mis puudutavad heitekontrolliseadmete kulumiskindlust vastavalt sama määruse artikli 4 lõikele 2, ega tuvastada, kas värskenduse tegemine vähendas sõiduki turuväärtust.

61. Eelotsusetaotluse esitanud kohus lisab, et Austria õiguses lähtutakse sellest, et selle isiku lepingupartner, kes andis nõusoleku eksimuses olevana, saab selle eksimuse õiguslikke tagajärgi vältida, säilitades tehingu sellisena, nagu seda mõistis eksinud pool. Viimane kaotab seega põhjendatud huvi. See kohus leiab, et ümberlülitusloogika, millega sõiduk 2 algul varustatud oli, ei ole liidu õigusega kooskõlas. Volkswagen väidab, et kõnesoleva tarkvara paigaldamise järel sellele sõidukile jäi IR rahule ja kaotas põhjendatud huvi – millele IR vastu vaidleb.

62. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et otsuse tegemiseks on vaja teha kindlaks, kas kõnesolev tarkvara kujutab endast tehnilist lahendust, mis on kooskõlas liidu õiguse ning eelkõige määrustega nr 715/2007 ja 692/2008 sätestatud nõuetega. Üksnes jaatava vastuse korral ei ole sõiduki 2 müügilepingut tarvis tühistada ning IR hagi tuleb seega jätta rahuldamata.

63. Selles olukorras otsustas Landesgericht Eisenstadt (liidumaa kohus Eisenstadtis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selline autovarustus, nagu on silmas peetud [selle määruse] artikli 1 lõikes 1, on keelatud, kui heitgaasitagastusklapp (seega osa, mis võib mõjutada heitmeid) konstrueeritud nõnda, et selle seadistamine mõjutab heitgaasitagastuse määra (seega tagasi suunatavate heitmete osakaalu) nii, et see tagab saasteainete heitkoguseid piirava režiimi ainult vahemikus 15 °C kuni 33 °C ja ainult madalamal kui 1000 meetrit merepinnast ning väljaspool nimetatud temperatuurivahemikku väheneb nimetatud määr olukorras, kus temperatuur muutub 10 °C võrra ja kõrgus 1000 meetrit merepinnast ületatakse 250 meetri võrra, lineaarselt nullini, mistõttu ületavad lämmastikoksiidide (NOx) heitkogused määrusega nr 715/2007 kehtestatud piirväärtusi?
2. Kas esimesele küsimusele vastamisel on oluline, kas esimeses küsimuses kirjeldatud autovarustus on vajalik selleks, et kaitsta mootorit kahjustuste eest?

3. Kas teisele küsimusele vastamisel on oluline ka see, kas mootori osa, mida tuleb kahjustuste eest kaitsta, on heitgaasitagastuskapp?
4. Kas esimesele küsimusele vastamisel on oluline, kas selles küsimuses nimetatud autovarustus lisati sõidukile juba tootmise käigus või lisati esimeses küsimuses kirjeldatud heitgaasitagastuskapp eesmärgiga sõidukit parandada [direktiivi 1999/44] artikli 3 lõike 2 tähenduses?“
64. Kirjalikke seisukohti esitasid IR, Volkswagen, Saksamaa valitsus ja komisjon. Samas menetlusosalised vastasid ka kirjalikult Euroopa Kohtu küsimustele.

C. Kohtuasi C-145/20

65. Tarbija DS ostis 21. detsembril 2013 Volkswageni sõltumatult edasimüüjalt Porsche Inter Auto GmbH & Co KG-lt sõiduauto Volkswagen, mis on varustatud Euro 5 põlvkonna diiselmootoriga EA 189 (edaspidi „sõiduk 3“). See sõiduk, millel on heitgaasitagastuskapp, kuulub määruse nr 715/2007 kohaldamisalasse.
66. Sellel sõidukil oli tarkvara, mis reguleeris heitgaasitagastussüsteemi ümberlülitusloogika abil. KBA andis sellele sõidukitüübile tüübikinnituse. Ümberlülitusloogika kohta sellele asutusele teavet ei esitatud. Kui viimane oleks olnud ümberlülitusloogika olemasolust teadlik, siis ei oleks ta sellele sõidukitüübile EÜ tüübikinnitust andnud. Lisaks oleks DS ostnud sõiduki ka juhul, kui ta oleks selle süsteemi olemasolust teadnud.
67. KBA tegi 15. oktoobril 2015 EG-FGV § 25 lõike 2 alusel otsuse, millega ta tegi konkreetselt Volkswagenile ettekirjutuse tagada EA 189 tüüpi Euro 5 põlvkonna mootorite vastavus kehtivatele riigisisele ja liidu õigusnormidele. KBA kinnitas oma 20. detsembri 2016. aasta kirjas Volkswagenile, et kõnesolev tarkvara on sobiv, et saavutada nimetatud sõidukite nõuetekohasus. Niisuguste sõidukite nagu sõiduk 3 EÜ tüübikinnitust ei võetud seetõttu tagasi ega tühistatud.
68. DS laskis 15. veebruaril 2017 paigaldada sõidukile 3 KBA 20. detsembri 2016. aasta kirjas nimetatud tarkvara. Uuendusega asendati ümberlülitusloogika temperatuurivahemikuga.
69. DS esitas hagi Landesgericht Linzile (liidumaa kohus Linzis, Austria), nõudes sõiduki 3 ostuhinna tagasimaksmist sõiduki tagastamise vastu, teise võimalusena sõiduki hinna alandamist ning kolmanda võimalusena Porsche Inter Auto ja Volkswageni vastutuskohustuse tuvastamist sõidukile keelatud katkestusseadme määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses paigaldamisega tekitatud kahju eest. Landesgericht Linz (liidumaa kohus Linzis) jättis DS hagi 12. detsembri 2018. aasta kohtuotsusega rahuldamata.
70. Kui DS esitas apellatsioonkaebuse, jättis Oberlandesgericht Linz (liidumaa kõrgeim kohus Linzis, Austria) selle kohtuotsuse 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsusega muutmata. See kohus leidis eelkõige, et isegi eeldusel, et sõidukil 3 oli esialgu puudus, kõrvaldas selle puuduse kõnesolev tarkvara. Lisaks on süsteem, mis vähendab heitgaasitagastust, kui välistemperatuur on alla 15 °C või üle 33 °C, määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt seaduslik, sest see on vajalik sõiduki mootori kaitsmiseks kahju eest.

71. DS esitas kassatsioonkaebuse Oberster Gerichtshofile (Austria kõrgeim üldkohus), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus. Selles kohtus väitis DS, et sõidukil 3 on puudus sel põhjusel, et ümberlülitusloogika kujutab endast keelatud katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses. Kõnesoleva tarkvaraga puudust ei kõrvaldatud. Selle tarkvara paigaldamise tõttu võib sõiduki väärtus tulevikus langeda ja sellest tulenevalt tekkida kahju.

72. Porsche Inter Auto ja Volkswagen möönsid eelotsusetaotluse esitanud kohtus, et temperatuurivahemiku süsteem on katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses. Nad väitsid, et see seade on aga määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 järgi lubatud, ning KBA nõustub selle hinnanguga.

73. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et peab võtma seisukoha küsimustes, kas sõidukil 3 oli üleandmise päeval puudus, kas see puudus kõrvaldati ning kas DS kandis kahju, mille põhjustas kõnesolev autotootja.

74. Selle kohtu sõnul kujutab see ümberlülitusloogika keelatud katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes selle määruse artikli 5 lõigetega 1 ja 2. Igal juhul on sõidukil 3 puudus ABGB § 922 tähenduses, sest selle katkestusseadme olemasolust ei teatatud KBA-le.

75. Et KBA kiitis kõnesoleva tarkvara heaks, tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtul kõigepealt küsimus, kas see heakskiit tähendab ühtlasi müüdud asja parandamist ABGB § 932 lõike 1 tähenduses. Selle kohtu sõnul tuleb eeldada, et keskmine tarbija, kes on piisavalt informeeritud, mõistlikult tähelepanelik ja arukas, eeldab sellise toote puhul nagu mootorsõiduk, mis teadaolevalt peab vastama normatiivsetele nõuetele, et neid nõudeid järgitakse. Eespool kirjeldatud arusaamaga direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punktist d ei tarvitse olla vastuolus tõsiasi, et sõidukitüübid peavad läbima tüübikinnitusmenetluse. Selline tõlgendus võimaldab järeldada, et mootorsõiduki müüja peab tagama mitte üksnes ABGB § 922 tähenduses tavapäraseks kasutamiseks nõutava EÜ tüübikinnituse olemasolu, vaid ka selle, et sõiduk ei sisalda keelatud konstruktsioonelemente.

76. Seejärel tuleb juhul, kui katse kõrvaldada puudus kõnesoleva tarkvara paigaldamisega ei õnnestunud, ehkki KBA ei võtnud EÜ tüübikinnitust tagasi ega tühistanud seda, analüüsida, kas sõiduk 3 on endiselt varustatud keelatud katkestusseadmega määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul kallutab keskkonnakaitse-eesmärk valima selle määruse artikli 5 lõikes 2 sätestatud erandite kitsast tõlgendust. Lisaks on ilmselge, et Euroopa Liidu teatavas osas, näiteks ka Austrias on keskmine temperatuur mitme kalendrikuu jooksul alla 15 °C. Seega jääb välistemperatuur märkimisväärsel osal aastast väljapoole vahemikku, mille puhul vaidlusaluse sõidukitüübi heitgaasitagastussüsteem toimib tõhusalt. Seda arvestades ei saa katkestusseadet, mis töötab nii sageli, põhjendada selle määruse artikli 5 lõikes 2 sätestatud eranditega.

77. Lõpuks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et selle kontrollimisel, kas tegemist on lepingust taganemise õiguse kasutamist välistava „tühise“ puudusega ABGB § 932 lõike 4 tähenduses, tuleb objektiivselt kaaluda lepinguosaliste huve, lähtudes konkreetsest lepingust ja konkreetse juhtumi asjaoludest. Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 6 sõnastus ei ole aga sedavõrd selge, et tegemist oleks *acte clair*-juhtumiga.

78. Selles olukorras otsustas Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [direktiivi 1999/44] artikli 2 lõike 2 punkti d tuleb tõlgendada nii, et [määruse nr 715/2007] kohaldamisalasse kuuluval sõidukil on sama liiki kauba tavapärased omadused, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, kui sõidukile on paigaldatud keelatud katkestusseade [selle määruse] artikli 3 punkti 10 ja artikli 5 lõike 2 tähenduses, aga sõidukitüübile antud EÜ tüübikinnitus on endiselt kehtiv, millest tulenevalt saab sõidukit kasutada liikluses?
2. Kas [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et selle sätte järgi võib olla lubatud kasutada nimetatud määruse artikli 3 punktis 10 määratletud katkestusseadet, mis on konstrueeritud nii, et sõiduki tegeliku kasutamise korral sõidurežiimil toimub heitgaasitagastus täies ulatuses (v.a laboritingimustel rakenduv katserežiim) ainult siis, kui välistemperatuur on vahemikus 15 °C kuni 33 °C, või on viidatud sättes ette nähtud erandi kohaldamine välistatud ette juba seetõttu, et heitgaasitagastus toimib tõhusalt piiratud tingimustel, mis esinevad Euroopa Liidus piirkonniti ainult poole aasta vältel?
3. Kas [direktiivi 1999/44] artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et lepingule mittevastavust, mis seisneb sõidukile [määruse nr 715/2007] artikli 3 punkti 10 kohaselt koostoimes artikli 5 lõikega 2 keelatud katkestusseadme paigaldamises, tuleb käsitada eelviidatud sätte tähenduses väiksena, kui ostja oleks sõiduki omandanud ka katkestusseadme olemasolust ja selle toimest teadlik olles?“

79. Kirjalikke seisukohti esitasid DS, Porsche Inter Auto, Saksamaa valitsus ja komisjon. Samad pooled vastasid kirjalikult ka Euroopa Kohtu küsimustele.¹⁵

IV. Õiguslik analüüs

80. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimustes palutakse esiteks tõlgendada määrust nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses saasteainete heitkogustega,¹⁶ ning teiseks direktiivi 1999/44, mille eesmärk on tagada tarbijate ühetaoline minimaalne kaitse siseturu raames.

A. Esimene ja kolmas küsimus kohtuasjas C-128/20, esimene küsimus kohtuasjas C-134/20 ning teise küsimuse esimene osa kohtuasjas C-145/20

81. Oma esimese ja kolmanda küsimusega kohtuasjas C-128/20, esimese küsimusega kohtuasjas C-134/20 ning teise küsimuse esimese osaga kohtuasjas C-145/20 – mida tuleb analüüsida koos – soovivad eelotsusetaotluse esitanud kohtud sisuliselt teada, kas määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 1 tõlgendada nii, et seade, mis mootorsõiduki tegelikes sõidutingimustes tagab heitgaasitagastuse täielikult ainult siis, kui välistemperatuur jääb vahemikku 15–33 °C ja liigeldakse kõrgusel alla 1000 meetri, samas kui väljaspool seda temperatuurivahemikku väheneb heitgaasitagastuse määr 10 °C jooksul ja üle

¹⁵ Euroopa Kohus on otsustanud teha kolmes käesolevas kohtuasjas otsuse ilma kohtuistungit pidamata ning seda terviseohtude tõttu, mis on seotud koroonaviiruse pandeemiaga.

¹⁶ Mootorsõidukite tüübikinnitust käsitleva õigusliku raamistiku üldist tutvustust vaata kohtujurist Sharpstoni ettepanekust kohtuasjas CLCV jt (Katkestusseade diiselmootoril) (C-693/18, EU:C:2020:323, punktid 45–54).

1000 meetri kõrgusel 250 meetri jooksul lineaarselt nullini – mille tagajärg on see, et NO_x heitkogused suurenevad üle selles määruuses kindlaks määratud piirväärtuste, – kujutab endast katkestusseadet.

82. Selles küsimuses tuleb märkida, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 on „katkestusseade“ määratletud nii, et see on konstruktsioonelement, 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.

83. Kohtuotsuses X võttis Euroopa Kohus esimest korda seisukoha selle sätte tõlgendamise küsimuses. Kohtuasi, milles tehti see kohtuotsus, puudutas mootorsõidukeid, mis olid varustatud heitgaasitagastusklaapi ja tarkvaraga, mis suutis NEDC raames tuvastada saasteainete heitkogustega seotud tüübikinnituse saamise etapi.¹⁷ Selles kohtuotsuses otsustas Euroopa Kohus, et mootori juhtploki integreeritud või seda mõjutav tarkvara on „konstruktsioonelement“ selle sätte tähenduses, kui see mõjutab saastekontrollisüsteemi toimimist ja vähendab selle tõhusust.¹⁸ Viidatud kohtuotsuses leidis Euroopa Kohus, et selle sätte tähenduses mõiste „saastekontrollisüsteem“ alla kuuluvad niinimetatud „heitgaaside järeltöötlemise“ tehnoloogiad ja strateegia, mis vähendavad heitkoguseid hiljem, see tähendab pärast nende tekkimist, kui ka tehnoloogiad ja strateegia, mis sarnaselt EGR-süsteemiga vähendavad heitkoguseid alguses, see tähendab nende tekkimise ajal.¹⁹ Kohtuotsusest X ilmneb, et „katkestusseade“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses on seade, mis tuvastab kõik selles määruuses ette nähtud tüübikinnitusmenetluste kulgemisega seotud parameetrid, selleks et parandada nende menetluste käigus saastekontrollisüsteemi toimivust ja seega saada sõidukile tüübikinnitus, isegi kui niisugust paranemist on võimalik pisteliselt märgata ka sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes.²⁰ Euroopa Kohus lisas, et niisugune seade ei või kuuluda selle määruse artikli 5 lõike 2 punktis a ette nähtud keelust kasutada selliseid seadmeid tehtud erandi alla, mis puudutab mootori kaitsmist kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutut kasutamist.²¹

84. Käesolevad kohtusjad on jätkuks kohtuasjale, milles tehti kohtuotsus X, sest need käsitlevad EÜ tüübikinnituse raames Euro 5 põlvkonna sõidukeid, millel on heitgaasitagastusklaapp ja mis on varustatud kõnesoleva tarkvaraga, mis mõjutab saasteainete heitkoguste kontrollimise süsteemi tööd ja vähendab selle tõhusust. Selle tarkvaraga on loodud temperatuurivahemik, mille tõttu töötab heitgaasitagastus eelotsusetaotlused esitanud kohtute sõnul täielikult ainult siis, kui välistemperatuur jääb vahemikku 15–33 °C ning liigeldakse kõrgusel alla 1000 meetri. Väljaspool seda vahemikku väheneb heitgaasitagastuse määr lineaarselt nullini, mis käsitleval juhul viib selleni, et ületatakse määruse nr 715/2007 I lisa tabelis 1 toodud NO_x heitkoguste piirväärtused.

85. Auto Krainer ja Volkswagen väidavad oma kirjalikes seisukohtades vastavalt kohtuasjades C-128/20 ja C-134/20, et olenevalt kõnesoleva tarkvara toimimisest on heitgaasitagastuse määra vähenemine ette nähtud siis, kui sisselaskeõhu temperatuur on alla 15 °C, kusjuures see

¹⁷ Vt kohtuotsus X, punktid 27 ja 31.

¹⁸ Kohtuotsus X, punkt 68.

¹⁹ Kohtuotsus X, punkt 90.

²⁰ Kohtuotsus X, punkt 102.

²¹ Vt kohtuotsus X, punkt 115.

temperatuur on tehniline parameeter, mis on välistemperatuurist keskmiselt 5 °C võrra kõrgem. Järelikult toimub kogu heitgaasi tagastus nii kaua, kuni välistemperatuur on suurem või võrdne 10 °C-ga, st Saksamaa aasta keskmise õhutemperatuuri juures, mis on 10,4 °C.

86. Selles küsimuses meenutan, et ELTL artikli 267 järgses menetluses, mis põhineb selgel liikmesriigi kohtute ja Euroopa Kohtu ülesannete eristamisel, on kohtuasja faktiliste asjaolude tuvastamine ja hindamine ning riigisisese õiguse tõlgendamine ja kohaldamine üksnes liikmesriigi kohtu pädevuses.²² Seega on faktilised asjaolud, mille eelotsusetaotluse esitanud kohtud on tuvastanud, ja viimaste hinnangud nendele faktilistele asjaoludele – mis muide langevad kokku – käsitletaval juhul Euroopa Kohtule siduvad ning Auto Krainer ja Volkswagen ei saa käesolevate eelotsusetaotluste raames neid kahtluse alla seada. Viitan seega temperatuurivahemikule niisugusena, nagu eelotsusetaotluse esitanud kohtud on selle kindlaks määranud.²³

87. Võttes arvesse Euroopa Kohtu kaalutlusi kohtuotsuses X, tuleb kõnesolevat tarkvara pidada „konstruktsioonialemendiks“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses ning kasutatav tehnoloogia, käsitletaval juhul heitgaasitagastuskapp, kuulub mõistesse „saastekontrollisüsteem“ selle sätte tähenduses.²⁴ Lisaks tuvastab see tarkvara õhutemperatuuri ja ühe teise parameetri, nimelt liiklemiskõrguse „mis aktiveerivad, muudavad, lükkavad edasi või deaktiveerivad saastekontrollisüsteemi mis tahes osade toimet“ selle sätte tähenduses.

88. Seega et teha kindlaks, kas võttes arvesse määruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 valitud määratlust, kujutab kõnesolev tarkvara endast „katkestusseadet“, tuleb analüüsida, kas saastekontrollisüsteemi tõhususe vähendamine toimub „olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“.

89. Eelotsusetaotlused esitanud kohtud ei viita oma küsimustes mitte määruse nr 715/2007 artikli 3 punktile 10, vaid selle määruse artikli 5 lõikele 1, mille kohaselt varustab tootja 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. Selles küsimuses tundub mulle selge, et need kaks sätet täiendavad teineteist ja väljendavad sama mõtet, st et selle kontrollimisel, kas mootorsõidukite tüübikinnitust puudutavad ühised tehnilised nõuded on täidetud, tuleb lähtuda kõnesoleva tarkvara toimimisest asjaomaste sõidukite „normaalse kasutamise“ korral.²⁵

90. Määruses nr 715/2007 ei ole mõistet „normaalne kasutamine“ määratletud. Niisugusel juhul tuleneb nii liidu õiguse ühetaolise kohaldamise nõudest kui ka võrdsuse põhimõttest, et sellise liidu õigusnormi sõnastust, milles õigusnormi tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramiseks ei ole viidatud sõnaselgelt liikmesriikide õigusele, tuleb tavaliselt kogu liidus tõlgendada autonoomselt ja ühetaoliselt ning sellise tõlgenduse andmisel tuleb lisaks õigusnormi sõnastusele arvesse võtta selle konteksti ja asjaomase õigusakti eesmärki.²⁶

²² 29. aprilli 2021. aasta kohtuotsus Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, punkt 37 ja seal viidatud kohtupraktika).

²³ Vt käesoleva ettepaneku punkt 47.

²⁴ Vt käesoleva ettepaneku punkt 83.

²⁵ Ka määruse nr 715/2007 artikli 4 lõike 2 teises lõigus on sätestatud, et „tootja võetavad tehnilised meetmed [peavad] tagama summutitoru heitgaaside ja kütuseaurude tegeliku piiramise vastavalt käesolevale määrusele *sõidukite normaalse kasutusaja jooksul normaalsetes kasutustingimustes*.“ (Kohtujuristi kursiiv).

²⁶ Vt 29. aprilli 2021. aasta kohtuotsus X (Euroopa vahistamismäärus – *Ne bis in idem*) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, punkt 69 ja seal viidatud kohtupraktika).

91. Selles küsimuses tuleb märkida, et Auto Krainer ja Volkswagen väidavad kohtuasjades C-128/20 ja C-134/20 esitatud kirjalikes seisukohtades vastavalt, et saasteainete piirväärtuste järgimine tuleb kindlaks määrata ainult NEDC raames,²⁷ mis kehtis põhikohtuasja faktiliste asjaolude kuupäeval.²⁸

92. Ma ei nõustu selle seisukohaga. Minu arvates ilmneb määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 sõnastusest, selle sätte kontekstist ja selle määruse eesmärgist selgelt, et „tavapärase kasutamise“ all ei peeta silmas mitte NEDC ette nähtud tingimusi, vaid tegelikke sõidutingimusi.²⁹

93. Esiteks ei ole määruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10, tõlgendatuna koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 1, viidatud mitte üksnes saasteainete heitkogustele, mõõdetuna tüübikinnitusmenetluse raames. Ka kohtuotsuses X on märgitud, et „sõidukite tavapärase kasutamise tingimused võivad [...] erandkorras vastata tüübikinnitusmenetluses kohaldatavatele sõidutingimustele“ ning et „sõidukite tavapärase kasutamise tingimustes ei ole NOx-heitkoguste vähendamise eesmärk tavaliselt saavutatud“.³⁰ Järelikult on selles kohtuotsuses tehtud sõnaselgelt vahet tüübikinnitusmenetlustes kasutatavate tingimuste ja „tavapärase kasutamise tingimuste“ vahel ning võetud saasteainete heitkoguste hindamisel aluseks neid viimaseid.

94. Teiseks on määruse nr 715/2007 põhjenduses 17 küll märgitud, et „[s]tandarditud meetod sõidukite kütusekulu ja süsinikdioksiidi heitmete mõõtmiseks on vajalik selleks, et hoida ära tehniliste tõkete tekkimine liikmesriikide vahelises kaubanduses“. Siiski ei saa tüübikinnitusmenetlustes kasutatavad tingimused NEDC-d puudutavas osas olla tegelike sõidutingimuste sünonüüm.³¹ Selles küsimuses on määruse 2016/427 põhjenduses 2 märgitud, et „Euro 5/6 sõidukite teedel tegelikus liikluses tekkivad heitkogused ületavad oluliselt heiteid, mida on mõõdetud regulatiivses uues [NEDC-s], eriti diiselsõidukite NOx heitmete osas“. See olukord viis määruse nr 692/2008 muutmiseni määrusega 2016/427, et lisada sellesse mõiste „tegelikus liikluses tekkivad heitkogused (*real driving emissions*, RDE)“³², mida on määratletud kui „sõiduki heitkoguseid tavapärares kasutustingimustes“.³³

95. Kolmandaks kinnitab tõlgendust, mille kohaselt tuleb lähtuda tegelikest sõidutingimustest, mitte NEDC-ga ette nähtud tingimustest, määruse nr 715/2007 eesmärk, milleks on tagada keskkonnakaitse kõrge tase.³⁴ Tuleb niisiis tagada NOx heitkoguste tegelik piiramine.

²⁷ NEDC toimub laboris ja seisneb selles, et korratakse linnasõidu tsükli neli korda, millele järgneb linnavälise sõidu tsükkel. Margin, et Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) eeskirjas nr 83 „Sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses mootorist eralduvate saasteainete heitkogustega vastavalt mootorile ette nähtud kütusele“ (ELT 2006, L 375, lk 242) 4. lisa punkti 6.1.1 „I tüüpi katse“ järgi „[peab k]atse ajal [...] katseruumi temperatuur olema vahemikus [...] (20–30 [°C])“.

²⁸ Nagu näitavad määruse 2017/1151 põhjendused 1–3, asendati NEDC WLTP-ga (kergsõidukite ülemaailmne ühtlustatud katsemenetlus).

²⁹ Selles küsimuses rõhutab Saksamaa valitsus oma kirjalikes seisukohtades, et Euroopa tüübikinnitussatuste praeguse üksmeelse arvamuse kohaselt tuleb „tavapärase töötamise ja kasutamise tingimuste“ all mõista Euroopa tavapäraseid tegelikke tingimusi.

³⁰ Vt kohtuotsus X, punkt 101.

³¹ Erinevuste kohta tüübikinnitusmenetluse raames mõõdetud ja teel registreeritud NOx heitkoguste vahel vt Euroopa Kontrollikoja teabedokument „La réaction de l'UE au scandale du „dieselgate““, veebruar 2019, lk 15.

³² Vt määruse 2016/427 põhjendus 4. Tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (*real driving emission*, RDE) katsemenetlust on käsitletud liidetud kohtuasjades Saksamaa ja Ungari vs. komisjon ja komisjon vs. Ville de Paris jt (C-177/19 P–C-179/19 P). Kohtujurist Bobek esitas oma ettepaneku nendes kohtuasjades 10. juunil 2021 (EU:C:2021:476).

³³ Vt määruse 2016/427 artikli 1 punkt 1.

³⁴ Vt kohtuotsus X, punkt 86.

96. Käsitletaval juhul on kõnesolev tarkvara – nagu on märgitud käesoleva ettepaneku punktis 84 – välja töötatud nii, et heitgaasitagastus töötab täielikult ainult välistemperatuuril 15–33 °C ja liiklemiskõrgusel alla 1000 meetri. Et NO_x heitkoguseid tuleb mõõta tegelikes sõidutingimustes, siis kas võib asuda seisukohale, et see temperatuurivahemik peegeldab niisuguseid sõidutingimusi Euroopas?

97. Ma ei usu. Põhja- ja Lõuna-Euroopa vahel eksisteerivad mõistagi suured kliimaerinevused. Miinimumtemperatuur 15 °C ei vasta siiski keskmistele kliimatingimustele, mis võivad Euroopas valitseda. Ka ei ole liidu reljeef kaugeltki ühesugune.

98. Selles küsimuses rõhutab eelotsusetaotluse esitanud kohus kohtuasjas C-128/20, et Austrias ja Saksamaal (liikmesriigid, mis asuvad geograafiliselt liidu keskmes) on välistemperatuur aastas kõige sagedamini alla 15 °C ning et nende riikide reljeefi arvestades liiklevad mootorsõidukid väga sageli kõrgusel üle 1000 meetri.³⁵ See kohus järeldab sellest oma kolmandas küsimuses, et heitgaaside töötlemine, mis temperatuurivahemikust tuleneb, ei toimi Euroopas, eelkõige Austrias täielikult suuremal osal aastast. Sama tõdes eelotsusetaotluse esitanud kohus kohtuasjas C-134/20.

99. Mis puudutab eelotsusetaotluse esitanud kohut kohtuasjas C-145/20, siis tema märgib, et Viinis (Austria) oli 2018. aasta kestel keskmine temperatuur alla 15 °C kuue kuu jooksul kaheteistkümnest. Lisaks näitab Viini linna ametlik statistika, millele see kohus viitab, et 2017. aastal oli keskmine temperatuur selles linnas 11,6 °C ning 2018. ja 2019. aastal 12,4 °C.³⁶

100. Märgin ka, et ametlikel andmetel oli Saksamaa aasta keskmine õhutemperatuur 2017. aastal 9,6 °C, 2018. aastal 10,4 °C ja 2019. aastal 10,2 °C.³⁷ Mis puudutab teisi liidu keskosas asetsevaid riike, siis Prantsusmaa aasta keskmine õhutemperatuur oli 2017. aastal 13,4 °C, 2018. aastal 13,9 °C ja 2019. aastal 13,7 °C.³⁸ Poola aasta keskmine õhutemperatuur oli 2017. aastal 9 °C, 2018. aastal 9,8 °C ja 2019. aastal 10,2 °C.³⁹ Need erinevad temperatuurid jäävad selgelt alla 15 °C, mis on valitud temperatuurivahemiku alampiiriks.

101. On vaja lisada, et määruses 2017/1151, millega on kehtestatud määruse nr 715/2007 rakenduseeskirjad, on IIIA lisa „Tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrollimine“ punktis 4.1 märgitud, et „RDE tulemuslikkust tõestatakse sõidukite katsetamisega maanteel, kasutades tavapärasest sõiduviisi tavapärastes tingimustes“, ning et „RDE-katse peab olema tüüpiline sõidukitele, mida kasutatakse reaalsel sõidumarsruutidel nende tavapärase koormaga“. Selle lisa punktis 5.2 on kindlaks määratud keskkonnatingimused heitkoguste kontrollimiseks tegelikes sõidutingimustes selle katse raames.

³⁵ Selles küsimuses märgin, et Austria keskmine kõrgus on umbes 900 meetrit.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>

³⁷ Deutscher Wetterdienst on Saksamaa ilmateenistus. Vt vastavalt https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

³⁸ Météo-France on ametlik meteoroloogia- ja klimatoloogiateenistus Prantsusmaal. Vt vastavalt <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>.

³⁹ IMGW on meteoroloogia- ja veepoliitika instituut Poolas. Vt <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (lk 12).

102. Kuigi määrus 2017/1151 on hilisem ega ole põhikohtuasjade suhtes *ratione temporis* kohaldatav, on sellest võimalik käesolevates kohtuasjades lähtuda, kui on vaja hinnata realistlikumalt tegelikke sõidutingimusi. Temperatuurivahemik, millest lähtutakse, tundub palju laiem kui käesolevates kohtuasjades käsitletav kindlaksmääratud temperatuurivahemik. Konkreetselt on miinimumtemperatuur, mida on selle määruse IIIA lisa punktis 5.2.4 arvesse võetud „möödukate temperatuuritingimuste“ puhul, 0 °C – mis jääb üsna kaugelt temperatuurivahemiku miinimumtemperatuurist 15 °C. Lisaks vastavad selle lisa punktis 5.2.3 nimetatud „laiendatud kõrgustingimused“ kõrgusele, mis on üle 700 meetri merepinnast ja alla 1300 meetri merepinnast või sellega võrdne.⁴⁰

103. Eelneva põhjal olen arvamisel, et temperatuurivahemiku raames valitud temperatuuri- ja kõrguseväärtused ei kujuta mootorsõidukite puhul liidus endast „normaalset kasutamist“ määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 1 tähenduses. Teiste sõnadega vähendab kõnesolev tarkvara saastekontrollisüsteemi tõhusust „olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“, mille tagajärg on see, et see kujutab endast „katkestusseadet“ selle määruse artikli 3 punkti 10 tähenduses.⁴¹

104. Seda arvestades teen ettepaneku vastata esimesele ja kolmandale küsimusele kohtuasjas C-128/20, esimesele küsimusele kohtuasjas C-134/20 ning teise küsimuse esimesele osale kohtuasjas C-145/20, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 1 tõlgendada nii, et seade, mis mootorsõiduki tegelikes sõidutingimustes tagab heitgaasitagastuse täielikult ainult siis, kui välistemperatuur jääb vahemikku 15–33 °C ja liigeldakse kõrgusel alla 1000 meetri, samas kui väljaspool seda temperatuurivahemikku väheneb heitgaasitagastuse määr 10 °C jooksul ja üle 1000 meetri kõrgusel 250 meetri jooksul lineaarselt nullini – mille tagajärg on see, et NO_x heitkogused suurenevad üle selles määruuses kindlaks määratud piirväärtuste, – kujutab endast „katkestusseadet“.

B. Teine küsimus kohtuasjas C-128/20, teine ja kolmas küsimus kohtuasjas C-134/20 ning teise küsimuse teine osa kohtuasjas C-145/20

105. Oma teise küsimusega kohtuasjas C-128/20, teise ja kolmanda küsimusega kohtuasjas C-134/20 ning teise küsimuse teise osaga kohtuasjas C-145/20 – mida tuleb analüüsida koos – soovivad eelotsusetaotluse esitanud kohtud sisuliselt teada, kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseadme suhtes, mis tagab heitgaasitagastuse täielikult ainult siis, kui välistemperatuur on 15–33 °C ja liiklemiskõrgus on alla 1000 meetri, kohaldatakse selles õigusnormis ette nähtud niisuguste seadmete keelu erandit, mis puudutab mootori kaitset kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutut kasutamist, kui selle seadme eesmärk on peamiselt säästa niisuguseid osi nagu heitgaasitagastusklapp, heitgaasi jahuti ja tahmafilter.

⁴⁰ Määruse 2017/1151 IIIA lisa punktis 9.5 on märgitud, et „[k]ui konkreetsetes ajavahemikus on keskkonnatingimusi laiendatud vastavalt punktide 5.2, siis jagatakse selle konkreetse ajavahemiku heide, mis on arvutatud vastavalt 4. liitele, väärtusega 1,6 enne kui hinnatakse selle vastavust käesoleva lisa nõuetele. [...]“

⁴¹ Saksamaa valitsus rõhutab oma kirjalikes seisukohtades, et katkestusseade, mis on välja töötatud nii, et heitgaasitagastuse määr on 100-protsendiline ainult temperatuurivahemikus 15–33 °C, on praegust tehnoloogia arengutaset arvestades keelatud, sest see vahemik on ilmselgelt kõrgem kui aasta keskmine õhutemperatuur Saksamaal ning selle vahemiku muutmine nii, et see hõlmab ulatuslikumat temperatuurivahemikku, eelkõige mis puudutab madalaid temperatuure, on tehniliselt võimalik. See valitsus lisab, et möödunud aastate puhul on igal üksikjuhtumil eraldi tarvis tüübikinnitusasutuse otsust, mis puudutab konkreetset sõidukitüüpi ja milles tuleb võtta arvesse mootori konkreetseid omadusi.

106. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt on keelatud kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust. Sellel keelul on siiski kolm erandit,⁴² mille hulgas on selle lõike punktis a sätestatud erand, st et „seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks“.⁴³

107. Võttes arvesse selle sõnastust ja vastuseks teisele küsimusele, mille esitab eelotsusetaotluse esitanud kohus kohtuasjas C-134/20, olen arvamisel, et küsimus, kas katkestusseade, millega on tegemist põhikohtuasjades, on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks, mõjutab hinnangut küsimuses, kas see seade on lubatud. Minu arvates võib isegi seade, mis vähendab saastekontrollisüsteemide tõhusust, olla määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a alusel lubatud, kui on täidetud selles õigusnormis ette nähtud tingimused.

108. Kohtuotsuses X tõlgendas Euroopa Kohus seda sätet – samuti esimest korda. Ta märkis, et kahju ja õnnetusjuhtumi mõisted ei ole defineeritud ei määruse nr 715/2007 artiklis 5 ega ka teistes selle määruse artiklites, ning et kuna määruses nr 715/2007 ei ole neid mõisteid määratletud, tuleb nende mõistete tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramisel vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale lähtuda nende väljendite tavakeele tähendusest, võttes arvesse nende mõistete kasutamise konteksti ja nende sätete eesmärke, mille osaks need on.⁴⁴ Euroopa Kohus leidis, et tavakeele tähenduses tähendab mõiste „õnnetusjuhtum“, nagu kohtujurist märkis oma ettepaneku punktis 135, ettenägematut ja äkilist sündmust, mis põhjustab kahju või ohtusid, nagu vigastused või surm,⁴⁵ ning et mõiste „kahju“ omakorda tähendab kahju, mis on üldiselt tingitud vägivaldsest või äkilisest sündmusest.⁴⁶ Järelikult on katkestusseade, mis vähendab saastekontrollisüsteemi tõhusust, põhjendatud, kui see võimaldab selle artikli 5 lõike 2 punkti a alusel kaitsta mootorit äkilise ja erakorralise kahju eest.⁴⁷ Mootori määrdumist ja vananemist ei saa aga lugeda selle sätte tähenduses „õnnetusjuhtumiks“ ega „kahjuks“, kuna need sündmused on üldjuhul ettenähtavad ja omased sõiduki tavalisele toimimisele.⁴⁸ Katkestusseadme kasutamine saab olla põhjendatud üksnes vahetute kahju tekkimise riskidega, mis tekitavad sõiduki juhtimisel konkreetse ohu.⁴⁹ Euroopa Kohus järeldas sellest, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et selline katkestusseade, mis süstemaatiliselt parandab sõidukite saastekontrollisüsteemi tulemuslikkust tüübikinnitusmenetluses, selleks et järgida selles määruses kindlaks määratud heitkoguste piirväärtusi ja seega et saada nende sõidukite tüübikinnitus, ei või kuuluda selles sättes ette nähtud keelust kasutada selliseid seadmeid tehtud erandi alla, isegi kui kõnealune katkestusseade aitab vältida mootori vananemist või määrdumist.⁵⁰

⁴² Kaks teist erandit, mis on ette nähtud vastavalt määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktides b ja c, ei ole põhikohtuasjades kohaldatavad.

⁴³ Sidesõna „ning“ kasutamise tõttu saan sellest sättest aru nii, et ettenähtud tingimused on kumulatiivsed. Seega ei ole kriteerium „sõiduki ohutu kasutamine“ „kahjust“ või „õnnetusjuhtumist“ sõltumatu ning üks nendest kahest viimasest peab igal juhul esinema.

⁴⁴ Kohtuotsus X, punktid 106 ja 107.

⁴⁵ Kohtuotsus X, punkt 108. 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsuses Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 35) leidis Euroopa Kohus samuti, et „õnnetus“ tavatähenduses on „sündmus, mis on tahtmatu, kahjustav ja ettenägematu“. Vt ka 12. mai 2021. aasta kohtuotsus Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, punkt 33).

⁴⁶ Kohtuotsus X, punkt 108.

⁴⁷ Kohtuotsus X, punkt 109.

⁴⁸ Kohtuotsus X, punkt 110.

⁴⁹ Kohtuotsus X, punkt 114.

⁵⁰ Kohtuotsus X, punkt 115.

109. Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto ja Saksamaa valitsus väidavad oma kirjalikes seisukohtades, et nad ei nõustu selle Euroopa Kohtu tõlgendusega, ning esitavad kahte liiki argumente.⁵¹

110. Ühelt poolt kinnitavad need menetlusosalised õiguslikust vaatevinklist sisuliselt, et mõisteid „õnnetusjuhtum“ ja „kahju“ määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses tuleb eristada selgemalt. Isegi kui mõistet „õnnetusjuhtum“ tuleb tõesti mõista kui „ettenägematut ja äkilist sündmust“, siis „kahju“ seevastu ei leia tingimata aset ettenägematult ja äkiliselt, sest see võib tekkida kuhjuvate tagajärgede tulemusena, mis mingi aja järel võivad sõiduki normaalse kasutaja jaoks ja tavapärastes kasutustingimustes mootorit kahjustada, ilma et korrapäraste hooldustöödega, mis tehakse kutseala nõudeid arvestades, oleks võimalik neid kõrvaldada.

111. Teisalt tehnilisest vaatevinklist võib puudulik ohutus olla tingitud heitgaasitagastusklapist, mille eesmärk on kontrollida ja vähendada NOx heitkoguseid, mida tekitab kütuse ebatäielik põlemine.⁵² Liiga kõrgetel või liiga madalatel välistemperatuuridel, st kui sõiduki osad peavad töötama tingimustel, mis ei ole nende töötingimused, võib heitgaasitagastuse ajal tekkida liiga suur sade või kondensatsioon, mida nimetatakse „kiihiks“ või „määrdumiseks“ ja mis võib viia heitgaasitagastusklapi valesse asendisse, näiteks see sulgub või jääb kehtvalt teatavasse avatud asendisse.⁵³ Niisugune olukord võib kahjustada mootorit või mõnda selle osa, ilma et oleks võimalik ette näha, millal, mil viisil või millisel määral heitgaasitagastusklapi häire ilmneb, sest see sõltub sõiduviiisist, ümbritsevatest tingimustest ning korrapärane ja sobiv hooldus ei suuda alati järk-järgulist kahjustumist ära hoida. Sellest tuleneb, et asjaomase sõiduki ohutu töö on tõsiselt ja märkimisväärselt häiritud, näiteks võimsuse äkilise ja järsu kaotuse ajal möödasõidul teisest sõidukist. Põlemine seetõttu, kui põlemiskambris suunatakse liiga suur kogus heitgaase, võib see süüdata tahmafiltrit, mis omakorda võib kaasa tuua mootori või isegi sõiduki põlema süttimise.

112. Et need argumendid puudutavad mootorsõiduki ohutust, tundub mulle oluline analüüsida neid tähelepanelikult ning kontrollida, mil määral võivad need õigustada kõnesoleva tarkvara vormis katkestusseadet.

113. Selles küsimuses märgin esiteks, et mõiste „kahju“ määratlemisel määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses on Euroopa Kohus lähtunud kohtujurist Sharpstoni ettepanekust kohtuasjas, milles tehti kohtuotsus X⁵⁴. Kohtujuristi sõnul tähendab see mõiste sellist kahju, mis on üldiselt tingitud vägivaldsest või äkilisest sündmusest vastavalt sõnaraamatu *Le Petit Robert* määratlusele ning mõiste „damage“, mida on kasutatud selle määruse ingliskeelses versioonis, ei ole selle tähendusega vastuolus.⁵⁵

⁵¹ Kohtuotsus X kuulutati pärast käesolevates kohtuasjades toimuvate menetluste kirjalikku etappi. Menetlusosalised said siiski kommenteerida kohtujurist Sharpstoni ettepanekut kohtuasjas X. Neilt küsiti Euroopa Kohtu kirjalikult vastatavate küsimuste raames eelkõige, missugused järeldused tuleb kohtuotsusest X teha käesolevates kohtuasjades.

⁵² Nagu märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus kohtuasjas C-134/20, suunatakse heitgaasitagastusklapi abil mootori väljalasketorustikust osa heitgaase tagasi sisselaske kollektorisse, et asendada seal osa välisõhust, mis vähendab põlemisel kõrgeid temperatuure ja aeglustab põlemisprotsessi, mille tulemusel vähenevad NOx heitkogused. Lisaks on heitgaasi jahuti ülesandeks ka põlemisgaase jahutada (vt heitgaasitagastusklapi töö kohta ka kohtuotsuse X punkt 33).

⁵³ Saksamaa valitsus märgib, et mis puudutab kõige kaasaegsemaid Euro 6 põlvkonna diiselmootoreid, siis temperatuurivahemikel on vähem tähtsust vahejahutite kasutamise tõttu, kuid heitgaasitagastussüsteem on siiski endiselt vajalik äärmuslikel välistemperatuuridel, näiteks kui väljas on –10 °C.

⁵⁴ Ettepanek kohtuasjas CLCV jt (Diiselmootori katkestusseade) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Viidatud ettepaneku punkt 135.

114. Mina omalt poolt lisan, et Académie française'i sõnaraamatus on „dégât“ määratletud järgmiselt: „Dommage, détérioration, dévastation, qui résulte d'un accident ou d'une volonté de destruction“ („Kahju, kahjustumine, laastatus, mille on põhjustanud õnnetus või hävitamissoov“).⁵⁶ Selle määratlusega on niisiis loodud seos „kahju“ ja „õnnetusjuhtumi“ vahel, kusjuures põhikohtuasjades ei ole hävitamissoovi. *Collins English Dictionary* annab järgmise määratluse: „Damage is physical harm that is caused to an object“.⁵⁷ Mis puudutab mõiste „dégât“ määratlust saksa keeles (*Beschädigung*), siis seda võib mõista kui ükskõik missugust mõju esemele, mis muudab selle materiaalsest koosseisu või kahjustab – kas või kergelt – kasutusotstarvet, milleks see on mõeldud, ning et ei ole vaja, et kahjustada saaks aine.⁵⁸

115. Mõiste „kahju“ üheski nendest määratlustest ei ole mainitud äkilist sündmust. Et need ei lükka aga ümber seda, kuidas tõlgendas nimetatud mõistet Euroopa Kohus kohtuotsuses X, ei näe ma põhjust sellest hiljuti esitatud tõlgendusest loobuda. Määratlen „kahju“ määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses seega kahjuna, mille tavaliselt põhjustab vägivaldne või äkiline sündmus. Lähtudes sellest määratlusest tuleb kontrollida, kas põhikohtuasjas käsitletavat katkestusseadet õigustab vajadus *kaitsta mootorit* kahju eest.

116. Kohtuasjas C-134/20 väidab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et heitgaasitagastusklapp on mootori lahutamatu osa. Komisjoni sõnul on mootor ja „heitgaasi järeltöötlemise süsteem“ siiski ühe sõiduki eraldi osad. Järelikult ei mõjuta heitgaasitagastusklapi puudulik töö mootori kaitset.

117. Selles küsimuses rõhutan, et Euroopa Kohus peab tõlgendama liidu õigusnorme niisugusena, nagu neid kohaldatakse põhikohtuasjade suhtes. Asjasse puutuvate liidu õigusnormide sõnastusest ilmneb, et heitgaasitagastussüsteem ei ole mootori osa, kuigi Auto Krainer, Volkswagen ja Porsche Inter Auto vaidlevad Euroopa Kohtu kirjalikele küsimustele vastates sellele järeldusele vastu. Määruse nr 692/2008 artikli 2 punktis 18 on sätestatud, et „heitkoguse kontrollisüsteem“ on „OBD-seadme [pardadiagnostikasüsteem] puhul *mootori* elektrooniline juhtpult ning kõik heitgaasi- või kütuseaurude süsteemi osad, mille abil antakse teated kőnealusele juhtpuldile edasi või võetakse need juhtpuldilt vastu“.⁵⁹

118. Ka määruse nr 692/2008 I lisas „EÜ tüübikinnituse rakendussätted“ on punkt 3.3.1, milles on märgitud, et „[t]üübikinnitust laiendatakse erinevatele sõidukitüüpidele tingimusel, et sõiduki, *mootori või saastekontrollisüsteemi* allpool loetletud tunnused on identsed või jäävad lubatud kõikumise piiresse“.⁶⁰ Selles lisas on tehtud sõnaselget vahet „*Mootori*“ (punkt 3.3.1.2) ja „*Saastekontrollisüsteemi parameetrite*“ (punkt 3.3.1.3) vahel. See viimane punkt sisaldab alapunkti c, milles on mainitud „*Heitgaasitagastus*“.⁶¹

119. Nendest sätetest tuleneb, et asjasse puutuvate õigusnormide kohaselt on liidu seadusandja teinud selget vahet ühelt poolt mootori ja teiselt poolt saastekontrollisüsteemi vahel, mis sisaldab heitgaasitagastussüsteemi. Lisaks loetakse määruse nr 692/2008 artikli 10 lõike 1 järgi selle määruse kohaldamise korral tahkete osakeste filtreid saastetõrjeseadmeteks.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

⁵⁷ „Kahju on objektile tekitatud füüsiline kahju“ (mitteametlik tõlge). Vt <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>.

⁵⁸ „Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich“ (mitteametlik tõlge). Vt <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

⁵⁹ Kohtujuristi kursiiv. Sama määratlus on võetud üle määruse 2017/1151 artikli 2 punkt 18.

⁶⁰ Kohtujuristi kursiiv.

⁶¹ Sama on mainitud määruse 2017/1151 I lisa punktis 3.3. Lisaks on määruse nr 692/2008 XI lisa „Mootorsõidukite pardadiagnostikasüsteem (OBD)“ 2. liitesse üle võetud vahetegemine mootori ja saastekontrollisüsteemi vahel. See vahetegemine esineb ka määruse 2017/1151 XI lisa 2. liites.

120. Pealegi – nagu Euroopa Kohus meenutas kohtuasjas X – kuna määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkt a kujutab endast erandit keelust kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, siis tuleb seda sätet tõlgendada kitsalt.⁶²

121. Selles olukorras olen kohaldatavaid liidu õigusnorme arvestades arvamusel, et katkestusseadmele, mille peamine eesmärk on säästa taolisi osi nagu heitgaasitagastusklapp, heitgaasi jahuti ja tahmafilter, ei kohaldu määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a ette nähtud erand niisuguste seadmete keelust.

122. Seega leian kohtuasjas C-134/20 eelotsusetaotluse esitanud kohtu kolmandale küsimusele vastates, et see, kas kõnesolev katkestusseade on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktist a lähtudes lubatud, ei sõltu sellest, kas kahju eest kaitstav osa on heitgaasitagastusklapp.

123. Nagu aga märgitud käesoleva ettepaneku punktis 111, väitis mitu menetlusosalist, et heitgaasitagastusklapi häiretega töö võib kahjustada mootorit või selle teatavaid osi.

124. Mis puudutab olukorda, kus asjaomase sõiduki mootor määrduv heitgaasitagastusklapi häiretega töö tõttu, siis kohtuotsusest X ilmneb, nagu juba märgitud, et mootori määrdumist ja vananemist ei saa lugeda „õnnetusjuhtumiks“ ega „kahjuks“ määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses, kuna need sündmused on üldjuhul ettenähtavad ja omased sõiduki tavalisele toimimisele.⁶³ Teiste sõnadega on tegemist kahjustumisega selle sõiduki tavapärase kasutamise tagajärjel. Seega ei saa need sündmused kuuluda selles õigusnormis nimetatud erandi kohaldamisalasse.

125. Kohtuotsuse X kohaselt on ka nii, et niisuguse katkestusseadme nagu temperatuurivahemiku kasutamine saab olla põhjendatud üksnes vahetute kahju tekkimise riskidega, mis tekitavad sõiduki juhtimisel konkreetse ohu.⁶⁴ Minu arvates võib niisugune olukord tekkida, kui heitgaasitagastusklapi häiretega töö on äkilised tagajärjed mootori enda tööle ning korrapärane ja sobiv hooldus ei suuda neid tagajärgi ära hoida.⁶⁵

126. Ainult niisugusel juhul võib asjaomane katkestusseade olla määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a alusel lubatud. Et tegemist on faktilist laadi analüüsiga, peavad eelotsusetaotluse esitanud kohtud, kes ainsana on pädevad tuvastama ja hindama põhikohtuasjade faktilisi asjaolusid,⁶⁶ kontrollima, kas võimalik heitgaasitagastusklapi häiretega töö võib tekitada äkilise ja vahetu riski, et mootorile endale põhjustatakse kahju,⁶⁷ mis tekitab konkreetse ohu sõiduki juhtimisel, isegi selle sõiduki korrapärase ja sobiva hoolduse korral.⁶⁸

⁶² Kohtuotsus X, punkt 112.

⁶³ Kohtuotsus X, punkt 110.

⁶⁴ Kohtuotsus X, punkt 114.

⁶⁵ Juhul kui sõiduki korrapärane ja sobiv hooldus võimaldab heitgaasitagastusklapi häiretega töö ära hoida, on kahju vahetu risk, mis tekitab sõiduki juhtimisel konkreetse ohu, *täiesti välditav*. Sel juhul ei ole minu meelest mootori häiretega töö ja sõiduki ohutuse probleemi.

⁶⁶ Vt käesoleva ettepaneku punktis 86 viidatud kohtupraktika.

⁶⁷ Komisjon väidab, et kui viidatakse *mootori äkilise ja parandamatu* kahju ohule, et õigustada heitkoguste piiramise täiendavat strateegiat, peab see olema nõuetekohaselt tõendatud ja dokumenteeritud (vt komisjoni 26. jaanuari 2017. aasta teatis „Suunised heitmete piiramise täiendavate strateegiate ja katkestusseadmete olemasolu hindamiseks, mis puudutab 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, kohaldamist“ C(2017) 352 (final), punkt 2.2, lk 8).

⁶⁸ Jaatava vastuse korral olen arvamusel, et on täidetud ka määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a ette nähtud tingimus, et seade peab olema vajalik sõiduki ohutuks kasutamiseks.

127. Selles küsimuses märkin, et kohtuasjas C-134/20 väidab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et ei ole võimalik teha kindlaks, kas katkestusseade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju eest. Kui seda on tõesti võimatu kindlaks teha, tuleb meenutada, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada kitsalt.

128. Lisan, et Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto ja Saksamaa valitsus väidavad oma kirjalikes seisukohtades, et määrus nr 715/2007 on tehnoloogilisest vaatevinklist välja töötatud neutraalselt ning et selles ei ole nõutud parima tehnoloogia kasutamist. Niisuguse heitgaasitagastussüsteemi kasutamine, mis töötab temperatuurivahemiku põhjal erinevalt olenevalt tüübikinnituse kuupäevast, vastab seega vaieldamatult tehnoloogia arengutasemele.

129. Niisugused väited ei vii minu arvates selleni, et katkestusseade oleks määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a alusel lubatud. Esiteks ei ole selles määruses kusagil mainitud, et EÜ tüübikinnituse saamiseks tuleb kasutada konkreetset tehnoloogiat. On määratud kindlaks ainult üks eesmärk, mis puudutab saasteainete heitkoguseid. Teiseks – nagu on märgitud selle määruse põhjenduses 7 – „[on h]eitkoguste normide kehtestamisel [...] oluline võtta arvesse nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtetele tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis väljendub uuenduste ergutamises, õhu kvaliteedi paranemises, tervishoiukulude vähenemises ja keskmise eluea pikenedes, samuti üldises mõjus süsinikdioksiidi heitmetele“. Järelikult kui liidu seadusandja on määranud kindlaks saasteainete heitkoguste piirväärtused, on ta autotootjate huve juba arvesse võtnud. Neid tehnilisi piirväärtusi järgivate tehniliste seadmete kohandamine ja nende kasutamine on seega autotootjate ülesanne,⁶⁹ ilma et kasutatav tehnoloogia peaks tingimata olema parim võimalik või oleks peale sunnitud.

130. Lisaks – nagu märkis Euroopa Kohus kohtuasjas X – tähendab määruse nr 715/2007 eesmärk, milleks on tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja parandada õhu kvaliteeti liidus, NO_x-heitmete tegelikku vähendamist sõidukite normaalse kasutusaja jooksul.⁷⁰ Kui katkestusseade oleks selle määruse artikli 5 lõike 2 punkti a alusel lubatud ainult sel põhjusel, et näiteks uuringukulud on kõrged, tehniline seade on kulukas või sõidukit tuleb sagedamini hooldada ja see on kallim, võtaks see sellelt määruselt selle sisu.⁷¹

131. Eelnevate arutluskäikude põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata teisele küsimusele kohtuasjas C-128/20, teisele ja kolmandale küsimusele kohtuasjas C-134/20 ning teise küsimuse teisele osale kohtuasjas C-145/20, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseadme suhtes, mis tagab heitgaasitagastuse täielikult ainult siis, kui välistemperatuur on 15–33 °C ja liiklemiskõrgus on alla 1000 meetri, ei kohaldata selles õigusnormis ette nähtud niisuguste seadmete keelu erandit, mis puudutab mootori kaitset kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutut kasutamist, kui selle seadme eesmärk on peamiselt säästa niisuguseid osi nagu heitgaasitagastusklapp, heitgaasi jahuti ja tahmafilter.

⁶⁹ Euroopa Parlament märkis oma 2. märtsi 2017. aasta raportis autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimise kohta (lk 44), et „[v]äga madalatel ümbritseva õhu temperatuuridel sõitmine (või väga suurtel kõrgustel, kus õhurõhk on madal) võib tekitada takistusi heitgaasitagastussüsteemidele (*exhaust gas recirculation*, EGR) tahma, süsivesinike ja kondensaatide võimaliku tekkimise tõttu, mis võivad ummistada heitgaasitagastusklappi või vahejahutit ja põhjustada näiteks suuremaid tahkete osakeste või süsivesinike heitkoguseid [...]. Kuid paistab, et tootjad lülitavad heitgaasitagastussüsteeme põhjendamatult kiiresti välja ja seda siis, kui ollakse väga lähedal temperatuurivahemikule, mida kasutatakse katsetsükliks“.

⁷⁰ Kohtuotsus X, punkt 113.

⁷¹ Niisugusel juhul viitab Euroopa Kohus oma praktikas üldpõhimõttele, et rahvatervise kaitset peab vaieldamatult pidama majanduslikest kaalutlustest tunduvalt olulisemaks (19. aprilli 2012. aasta kohtuotsus *Artegodan vs. komisjon*, C-221/10 P, EU:C:2012:216, punkt 99 ja seal viidatud kohtupraktika).

C. Neljas küsimus kohtuasjas C-134/20

132. Oma neljanda küsimusega kohtuasjas C-134/20 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikeid 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et katkestusseadme lubatavus sõltub küsimusest, kas sõiduk oli selle seadmega varustatud alates tootmisest peale või paigaldati see alles hiljem parandamise käigus direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 2 tähenduses.

133. Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 2 kohaselt on tarbijal kauba üleandmise ajal lepingule mittevastavuse korral õigus lasta kaup tasuta muuta lepingule vastavaks kas parandamise või ümbervahetamise teel vastavalt selle artikli lõikele 3 või lasta alandada kõnealuse kauba hinda või tühistada leping vastavalt selle artikli lõigetele 5 ja 6.

134. Käsitletaval juhul ilmneb eelotsusetaotlusest kohtuasjas C-134/20, et kõnesoleva tarkvara vormis katkestusseadme paigaldamisega püüti kõrvaldada asjaolu, et ümberlülitusloogika on keelatud, ja viia olukord paranduse abil määrusega nr 715/2007 kooskõlla. See küsimus rajaneb eeldusel, et nimetatud tarkvara võimaldas asjaomasel autotootjal selle eesmärgi saavutada. Seda, kas see on nii, peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus, lähtudes vastustest eespool käsitletud küsimustele.⁷² Eitava vastuse korral on katkestusseade igal juhul selle määruse artikli 5 lõigete 1 ja 2 järgi keelatud.

135. Eeldusel, et eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et kõnesolev katkestusseade vastab määruse nr 715/2007 sätetele, olen arvamusel, et niisuguse seadme lubatavus ei sõltu küsimusest, kas see oli asjaomasele sõidukile paigaldatud alates selle tootmisest peale.

136. Kõigepealt ei ole määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 sõnastuses, tõlgendatuna koostoimes selle määruse artikli 5 lõigetega 1 ja 2, tehtud vahet selle põhjal, kas sõiduk oli katkestusseadmega varustatud algusest peale või paigaldati see hiljem, sest nendes sätetes ei ole niisuguse seadme paigaldamise hetke mainitud.

137. Järgmiseks tuleb määruse nr 715/2007 kontekstis märkida, et selle artikli 4 lõikes 1 on sätestatud, et tootjad tõendavad, et kõik *uued varu-saastetõrjeseadmed*, mis vajavad tüübikinnitust ja mida liidus müüakse või võetakse kasutusele, saavad tüübikinnituse vastavalt sellele määrusele ja selle rakendusmeetmetele ning et need kohustused hõlmavad ka I lisas sätestatud heitkoguste piirväärtuste ja artiklis 5 viidatud rakendusmeetmete täitmist. Määruse nr 692/2008 artikli 10 lõike 1 kohaselt „[peab t]ootja [lisaks] 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“. Seega ilmneb nendest õigusnormidest, et kõikide saastetõrjeseadmete puhul – ükskõik kas need on paigaldatud kohe alguses või hiljem – tuleb järgida määruses nr 715/2007 ette nähtud kohustusi.

138. Lõpuks tuleb juhtida tähelepanu – nagu juba märgitud –, et määruse nr 715/2007 eesmärk on tagada keskkonnakaitse kõrge tase. Olukord, kus arvesse võtta tuleb ainult sõiduki tootmise kuupäeva, tähendaks, et autotootjad ei oleks pärast sõiduki kasutuselevõtmist kohustatud paigaldama katkestusseadet, mis vastab selle määruse sätetele. Niisugune olukord oleks vastuolus

⁷² Vt eelkõige käesoleva ettepaneku punkt 126.

selle määruse eesmärgiga. Tootjatel saaksid selles määruses sätestatud kohustustest kõrvale hoida ainuüksi sellega, et asendavad algse saastetõrjeseadme, mis on määrusega nr 715/2007 kooskõlas, vähem tõhusa katkestusseadmega, mis ei taga ettenähtud NOx piirväärtuste järgimist.

139. Olen seega arvamisel, et neljandale küsimusele kohtuasjas C-134/20 on vaja vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikeid 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et katkestusseade lubatavus ei sõltu küsimusest, kas sõiduk oli selle seadmega varustatud alates tootmisest peale või paigaldati see alles hiljem parandamise käigus direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 2 tähenduses.

D. Esimene küsimus kohtuasjas C-145/20

140. Oma esimese küsimusega kohtuasjas C-145/20 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punkti d tuleb tõlgendada nii, et määruse nr 715/2007 kohaldamisalasse kuuluval sõidukil on sama liiki kauba tavapärased omadused, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, kui sõidukile on paigaldatud keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 2, aga sõidukitüübile antud EÜ tüübikinnitus on endiselt kehtiv.

141. Kõigepealt rõhutan, et see küsimus põhineb eeldusel, et asjaomasel sõidukil on keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 2. Nagu ma märkisin,⁷³ peab eelotsusetaotluse esitanud kohus kontrollima, kas see on nii.

142. Jaatava vastuse korral tuleb meenutada, et direktiivi 1999/44 eesmärk on – nagu on märgitud selle põhjenduses 1 – tagada tarbijakaitse kõrge tase. Konkreetset on selle direktiivi artikli 2 lõikes 1 müüjat kohustatud tarbijale üle andma müügilepingule vastava kauba.⁷⁴ Selle direktiivi põhjenduses 8 täpsustatud, et hõlbustamiseks lepingule vastavuse põhimõtte kohaldamist, on kasulik kehtestada vaidlustatav lepingule vastavuse eeldus, mis hõlmab enamiku tavaolukordadest, ning et konkreetsete lepingutingimuste puudumise korral ning juhul, kui kohaldatakse minimaalse kaitse sätet, võidakse kõnealuses eelduses mainitud elemente kasutada kauba lepingule mittevastavuse kindlaksmääramiseks.

143. Konkreetset mootorsõidukite kohta märgin, et direktiivi 2007/46 põhjenduse 3 kohaselt „tuleks“ tehnilisi nõudeid käsitlevate õigustloovate aktidega „eelkõige püüda tagada liiklusohutuse kõrge tase, tervise- ja keskkonnakaitse, energiatõhusus ning kaitse omavolilise kasutamise eest“⁷⁵. Sellega seoses on selle direktiivi artikli 3 lõikes 5 määratletud „EÜ tüübikinnitus“ nii, et see on „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“. Selle IV lisa „Sõiduki EÜ tüübikinnituse nõuete loetelu“ I osas „Õigustloovad aktid, millega kehtestatakse seeriaviisiliselt piiranguteta toodetavate sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuded“ on „[v]äikeste tarbesõidukite heitgaaside (Euro 5 ja Euro 6)/teabe kättesaadavuse“ osas viidatud määrusele nr 715/2007. Lisaks on selle direktiivi artikli 4 lõike 3 esimeses lõigus sätestatud, et liikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, mis vastavad selle direktiivi nõuetele.

⁷³ Vt käesoleva ettepaneku punkt 126.

⁷⁴ 3. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punktid 25 ja 26).

⁷⁵ Sõidukite registreerimise valdkonnas kehtiva ELi teisese õiguse põhimõtete kohta vt kohtujurist Wahli ettepanek kohtuasjas RDW jt (C-326/17, EU:C:2018:760, punktid 29–38).

144. Nendest õigusnormidest tuleneb, et EÜ tüübikinnituse raames peavad asjaomased sõidukid vastama direktiivi 2007/46 IV lisas silmas peetud nõuetele, eelkõige nõuetele, mis käsitlevad katkestusseadmeid. Kui see nii ei ole, ei ole nendel sõidukitel õiget vastavustunnistust, mida on nimetatud selle direktiivi artikli 18 lõikes 1 ja mis on määratletud selle artikli 3 punktis 36 nii, et see on „IX lisas sätestatud dokument,^[76] mille annab välja tootja ja mis tõendab, et käesoleva direktiivi kohaselt tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluv sõiduk vastab tootmise ajal kõigile õigustloovate aktide nõuetele“. See dokument on registreerimiseks või müügiks sama direktiivi artikli 26 lõike 1 järgi kohustuslik.

145. Porsche Inter Auto väidab oma kirjalikes seisukohtades, et tarbija ootab sõidukilt ainult seda, et ta saaks sellega sõita ja saaks seda teha täiesti ohutult, ning talle ei ole oluline, kas see sõiduk vastab kõigile õigustloovate aktide nõuetele. Tuleb siiski rõhutada, et see seisukoht ei vasta direktiivi 2007/46 artikli 3 punktile 36, milles on nimetatud vastavust *kõigile õigustloovatele aktidele* tootmise ajal, et sõidukile saaks anda vastavustunnistuse.

146. Et piisavalt informeeritud, mõistlikult tähelepanelik ja arukas keskmine tarbija võib eeldada, et õigusnormidest seoses EÜ tüübikinnitusega tulenevaid nõudeid on järgitud, isegi kui puuduvad konkreetset lepingusätteid, näib mulle selge, et kui kõik need nõuded ei ole täidetud, ei vasta asjaomane sõiduk müügilepingule direktiivi 1999/44 tähenduses.⁷⁷

147. Minu arvates on nii, et kui puudub õige vastavustunnistus, ei vasta asjaomane sõiduk „müüja esitatud kirjeldusele“ direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punkti a tähenduses. Ei saa ka öelda, et see sõiduk „sobib kasutamiseks mis tahes konkreetsel eesmärgil, mille tarbija tegi [...] teatavaks“, ning et see „sobib kasutamiseks eesmärkidel, milleks sama liiki kaupa harilikult kasutatakse“ selle direktiivi artikli 2 lõike 2 punktide b ja c tähenduses. Ka ei ole sellel sõidukil – kui võtta arvesse eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimust – „sama liiki kauba tavapärased omadused ja toimivus, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, arvestades kauba laadi“, selle direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d tähenduses.

148. Nagu rõhutab komisjon, kinnitab seda tõlgendust direktiivi 2019/771 artikkel 7 „Objektiivsed vastavusnõuded“, mille lõike 1 punktis a on sätestatud, et lisaks subjektiivsetele vastavusnõuetele peab kaup sobima ka otstarbeks, milleks sama liiki kaupa tavaliselt kasutatakse, võttes asjakohasel juhul arvesse kehtivat *liidu* ja liikmesriigi *õigust*, tehnilisi standardeid või selliste tehniliste standardite puudumise korral kohaldatavaid konkreetsel tegevusalal kehtivaid valdkondlikke tegevusjuhendeid.

149. Minu arvates ei muuda vastust esitatud küsimusele asjaolu, et asjaomasel sõidukil on kehtiv EÜ tüübikinnitus, mis võimaldab sõidukil teel liigelda.⁷⁸ See kinnitus võib olla saadud nii, et kinnitusasutusele ei olnud teada, et sõidukil on keelatud katkestusseade. Näiteks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus kohtuasjas C-145/20, et KBA andis esialgu asjaomasele sõidukitüübile kinnituse, ilma et sellele asutusele oleks teatatud ümberlülitusloogika olemasolust, ning et kui ta oleks olnud selle süsteemi olemasolust teadlik, ei oleks ta EÜ tüübikinnitust andnud.

⁷⁶ Direktiivi 2007/46 IX lisa punktis 0 on märgitud, et „[v]astavussertifikaadi väljaandmisega kinnitab sõidukitootja ostjale, et omandatud sõiduk vastab selle tootmise ajal Euroopa Liidus kehtinud õigusaktidele“.

⁷⁷ Selles küsimuses on Euroopa Kohus otsustanud, et sõiduki ostnud isik võib õiguspäraselt eeldada, et sõiduk vastab õigusnormides sätestatud nõuetele, mida autotootja peab järgima (9. juuli 2020. aasta kohtuotsus Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, punkt 37). Analüüsi kohta, mille kohaselt peavad kauba müüja või teenuste osutaja ning tarbijate vahelistes suhetes tooted ja teenused vastama tarbijate õiguspärasele ootusele, vt Calais-Auloy, J., Temple, H. ja Depincé, M., *Droit de la consommation*, 10^e éd., Dalloz, Paris, 2020, lk 225 jj.

⁷⁸ Vt selle kohta 4. oktoobri 2018. aasta kohtuotsus komisjon vs. Saksamaa (C-668/16, EU:C:2018:802, punktid 85–89).

150. Järelikult kui asjaomasel sõidukil on kehtiv EÜ tüübikinnitus, mille on andnud pädev riiklik asutus, võib ikkagi juhtuda, et see sõiduk ei vasta müügilepingule direktiivi 1999/44 tähenduses.

151. Teen seega ettepaneku vastata esimesele küsimusele kohtuasjas C-145/20, et direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punkti d tuleb tõlgendada nii, et määruse nr 715/2007 kohaldamisalasse kuuluval mootorsõidukil ei ole sama liiki kauba tavapäraseid omadused, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, kui sõidukile on paigaldatud keelatud katkestusseade selle määruse artikli 3 punkti 10 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes sama määruse artikli 5 lõikega 2, isegi kui sõidukitüübile antud EÜ tüübikinnitus on endiselt kehtiv.

E. Kolmas küsimus kohtuasjas C-145/20

152. Kolmanda küsimusega kohtuasjas C-145/20 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 1999/44 artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et lepingule mittevastavust, mis seisneb selles, et asjaomasel sõidukil on keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes selle määruse artikli 5 lõigetega 1 ja 2, tuleb käsitada eelviidatud sätte tähenduses „väiksena“, kui ostja oleks sõiduki omandanud ka katkestusseadme olemasolust ja selle toimest teadlik olles.

153. Nagu ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, kohustab direktiivi 1999/44 artikli 2 lõige 1 müüjat andma tarbijale üle müügilepingule vastava kauba. Seda arvestades vastutab müüja nimetatud direktiivi artikli 3 lõike 1 kohaselt tarbija ees kõigi lepingule mittevastavuste eest, mis esinevad kauba üleandmise ajal. Viidatud artikli 3 lõikes 2 on loetletud õigused, millele tarbija võib müüja vastu tugineda, kui üle antud kaup ei vasta lepingule. Esiteks on tarbijal vastavalt selle artikli lõikele 3 õigus nõuda kauba lepinguga vastavusse viimist. Juhul kui ta lepinguga vastavusse viimist ei saavuta, võib ta sama artikli lõike 5 kohaselt nõuda teiseks hinna alandamist või lepingu tühistamist. Kuid nagu tuleneb artikli 3 lõikest 6, ei ole tarbijal õigust nõuda lepingu tühistamist, kui üleantud kauba lepingule mittevastavus on väike, ning sellisel juhul on tarbijal üksnes õigus nõuda kõnealuse kauba ostuhinna asjakohast alandamist.⁷⁹

154. Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõigetest 3 ja 5 koostoimes direktiivi põhjendusega 10 tuleneb seega, et direktiiv soodustab lepingu mõlema poole huvides selle lepingu täitmist, kasutades kahte esimesena sätestatud parandusmeetet, mitte lepingu tühistamist.⁸⁰

155. Käsitletaval juhul märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus kohtuasjas C-145/20, et DS, kes esitas hagi Porsche Inter Auto vastu, et nõuda sõiduki 3 müügilepingu tühistamist, ostnuks selle sõiduki – olgugi teistel tingimustel –, kui talle oluks teada, et sõidukil on ümberlülitusloogika, st keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes selle määruse artikli 5 lõigetega 1 ja 2. See kohus esitab selle küsimuse, leides, et asjaomane sõiduk on pärast kõnesoleva tarkvara paigaldamist ikka varustatud keelatud katkestusseadmega nende õigusnormide tähenduses.⁸¹

156. Kõigepealt märgin, et see küsimus põhineb oletusel, et DS saab nõuda sõiduki 3 müügilepingu tühistamist. Kuid alles siis, kui tarbijal ei ole õigust ei lepingutingimustele mittevastava kauba parandamisele ega asendamisele või kui müüja ei rakendanud üht neist

⁷⁹ 3. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punktid 26–28).

⁸⁰ 23. mai 2019. aasta kohtuotsus Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, punkt 61).

⁸¹ Meenutan, et seda, kas see on nii, peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus, nagu on märgitud käesoleva ettepaneku punktis 126.

parandusmeetmetest mõistliku aja jooksul või ilma tarbijale märkimisväärsed ebamugavusi tekitamata, võib tarbija vastavalt direktiivi 1999/44 artikli 3 lõikele 5 lepingu tühistada, välja arvatud juhul, kui lepingule mittevastavus on väike direktiivi selle artikli 3 lõike 6 tähenduses.⁸² Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab kontrollima, kas neid tingimusi arvestades ei ole DS-l õigust ei lepingutingimustele mittevastava kauba parandamisele ega asendamisele või kas Porsche Inter Auto ei rakendanud üht neist parandusmeetmetest mõistliku aja jooksul.

157. Lisaks ei ole direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 3 kohaselt lepingule mittevastavust selle artikli tähenduses juhul, kui tarbija oli lepingu sõlmimise ajal teadlik või pidanuks olema mõistlikult teadlik lepingule mittevastavusest või kui lepingule mittevastavus tuleneb tarbija tarnitud materjalist.⁸³ Seda sõnastust arvestades olen arvamusel, et asjaolu, et tarbija on mittevastavusest teadlik, on objektiivne asjaolu. See tingimus on täidetud näiteks siis, kui müüja teatab tarbijale mittevastavusest müügi hetkel ja viimane ostab kauba seega kõikidest asjaoludest teadlikuna. Loogiliselt ei saa tarbija seejärel selle mittevastavuse olemasolule tugineda.

158. Minu arvates ei saa direktiivi 1999/44 artikli 2 lõiget 3 põhikohtuasjas kohaldada. Pooled ei ole vaidlustanud väidet, et sõiduki 3 müügi hetkel ei teadnud DS väidetavast mittevastavusest ega saanud seda mõistlikult teada. Seega põhineb eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimus üksnes DS oletataval soovil osta see sõiduk ka siis, kui ta oleks olnud sellest mittevastavusest teadlik. Tegemist on subjektiivse asjaoluga, mida ei saa tõendada ja mis võib muide ajas muutuda, eelkõige olenevalt teabest, mis tarbijal mittevastavuse tõsiduse kohta on.⁸⁴

159. Direktiivis 1999/44 ei ole määratletud mõistet „väike“ mittevastavus.⁸⁵ Ka ei ole Euroopa Kohus otseselt selle mõiste kohta seisukohta võtnud.⁸⁶ Raske on anda selle mõiste üldmääratlust, sest mittevastavus sõltub konkreetsest olukorrast ja see tuleb kindlaks teha igal üksikjuhtumil eraldi, lähtudes lepinguosaliste vahel sõlmitud lepingust. Igal juhul olen arvamusel, et mittevastavus, mis kahjustab kauba ohutust ja normaalset tööd, ei ole „väike“ selle direktiivi artikli 2 lõike 3 tähenduses.⁸⁷ Mittevastavus ei ole „väike“ ka siis, kui kaup ei vasta lepingusätetele. Näiteks kui tarbija tellib auto, mille puhul ta täpsustab, et see peab olema punast värvi, ja talle tarnitakse sinine auto, ei saa mittevastavust pidada „väikeseks“ – mis võib selle direktiivi artikli 3 lõigete 3 ja 5 alusel viia lepingu tühistamiseni.

160. Mõistagi nagu ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, on direktiivi 1999/44 artikliga 3 soovitud saavutada õiglast tasakaalu tarbija ja müüja huvide vahel, tagades tarbijale kui lepingu nõrgemale poolele täieliku ja tõhusa kaitse juhuks, kui müüja ei täida oma lepingulisi kohustusi

⁸² 23. mai 2019. aasta kohtuotsus Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, punkt 60).

⁸³ Viimane võimalus ei ole põhikohtuasjas kohaldatav.

⁸⁴ Selles küsimuses tuleb märkida, et tarbijalt ei saa nõuda, et ta näeks ette selle analüüsi tulemust, mis käsitleb kauba lepingule mittevastavuse juriidilist kvalifitseerimist (vt selle kohta 3. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punkt 40)).

⁸⁵ Mõiste „väike“ mittevastavus on olemas juba 18. juuni 1996. aasta ettepanekus võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta (KOM(95) 520 (lõplik), lk 1). Selle ettepaneku seletuskirjas on märgitud, et „kompromissi huvides ja et teha võimalikuks selle direktiivi ülevõtmine nii, et see sobiks erinevate riigisestse traditsioonidega, on lubatud, et liikmesriigid piiravad tarbija valikut väiksemate mittevastavuste korral“ (lk 14). Lisaks on direktiiv 1999/44 tunnistanud kehtetuks alates 1. jaanuarist 2022 direktiiviga 2019/771, milles ei ole samuti mõistet „väike“ mittevastavus määratletud.

⁸⁶ Märgin, et kohtuasjas, milles tehti 3. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, punktid 17, 18 ja 20), oli tarbija ostnud lahtikäiva katusega auto ning vihma ajal imbus vesi katuse kaudu sõidukisse. Kuna see tarbija oli nõudnud müügilepingu tühistamist, leidis eelotsusetaotluse esitanud kohus, et arutatava vaidluse tekitanud mittevastavus on „väike“ direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 6 tähenduses. Kohtujurist Kokott märkis selles kohtuasjas Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, punkt 57) esitatud ettepanekus, et Euroopa kohtud, eelkõige kõrgemad kohtud, on sarnastena näivatel juhtudel otsustanud, et vee sisseimbumine ei ole väike puudus, ning et neis otsustes ei omistatud mingit tähtsust sellele, et sõiduk on hoolimata vee sisseimbumisest transpordivahendina kasutatav.

⁸⁷ Vt selle kohta Durovic, M., „Consumer sales law in the European Union“, *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, lk 1–182, eriti lk 41.

nõuetekohaselt, võimaldades samas arvesse võtta müüja väljendatud majanduslikke kaalutlusi.⁸⁸ Järelikult saab lepingu tühistamist, mis on kõige tõsisem parandusmeede, mis on tarbija käsutuses, nõuda juhul, kui mittevastavus on piisavalt suur.

161. Nagu aga märgitud käesoleva ettepaneku punktis 146, võib piisavalt informeeritud, mõistlikult tähelepanelik ja arukas keskmine tarbija eeldada, et õigusnormidest seoses EÜ tüübikinnitusega tulenevaid nõudeid on järgitud, isegi kui puuduvad konkreetseid lepingusätteid. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõigete 1 ja 2 tähenduses keelatud katkestusseadme olemasolu korral ei ole vastavustunnistus õige.⁸⁹ Direktiivi 2007/46 artikli 26 lõike 1 alusel registreerivad liikmesriigid ning lubavad müüa ja kasutusele võtta vaid sõidukeid, millel on kaasas vastavalt artiklile 18 väljastatud kehtiv vastavustunnistus.

162. Seega nagu märgitud vastuseks esimesele küsimusele kohtuasjas C-145/20, ei ole sõidukil sama liiki kauba tavapäraseid omadused, mida tarbija võib põhjendatult eeldada direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punkti d tähenduses, kui sõidukile on paigaldatud keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõigete 1 ja 2 tähenduses.

163. Niisuguses olukorras olen arvamisel, et selle sõiduki mittevastavust lepingule, mis tuleneb sellise seadme kasutamisest, ei saa pidada „väikeseks“ direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 6 tähenduses.

164. Eelnevate kaalutluste põhjal teen ettepaneku vastata kolmandale küsimusele kohtuasjas C-145/20, et direktiivi 1999/44 artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et mittevastavust, mis seisneb selles, et asjaomasel sõidukil on keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes selle määruse artikli 5 lõigetega 1 ja 2, ei saa pidada „väikeseks“, isegi kui ostja oleks sõiduki omandanud ka katkestusseadme olemasolust ja selle toimest teadlik olles.

V. Ettepanek

165. Eelnevate kaalutluste põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Landesgericht Klagenfurti (liidumaa kohus Klagenfurtis, Austria), Landesgericht Eisenstadti (liidumaa kohus Eisenstadtis, Austria) ja Oberster Gerichtshofi (Austria kõrgeim üldkohus) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. 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, muudetud komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 692/2008, artikli 3 punkti 10 tuleb koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 1 tõlgendada nii, et seade, mis mootorsõiduki tegelikes sõidutingimustes tagab heitgaasitagastuse täielikult ainult siis, kui välistemperatuur jääb vahemikku 15–33 °C ja liigeldakse kõrgusel alla 1000 meetri, samas kui väljaspool seda temperatuurivahemikku väheneb heitgaasitagastuse määr 10 °C jooksul ja üle 1000 meetri kõrgusel 250 meetri jooksul lineaarselt nullini – mille tagajärg on see, et lämmastikoksiidi (NO_x) heitkogused suurenevad üle selles määruses kindlaks määratud piirväärtuste, – kujutab endast „katkestusseadet“.

⁸⁸ 23. mai 2019. aasta kohtuotsus Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika).

⁸⁹ Vt ka käesoleva ettepaneku punkt 144.

2. Määruse nr 715/2007, mida on muudetud, artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseadme suhtes, mis tagab heitgaasitagastuse täielikult ainult siis, kui välistemperatuur on 15–33 °C ja liiklemiskõrgus on alla 1000 meetri, ei kohaldata selles õigusnormis ette nähtud niisuguste seadmete keelu erandit, mis puudutab mootori kaitset kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutut kasutamist, kui selle seadme eesmärk on peamiselt säästa niisuguseid osi nagu heitgaasitagastusklapp, heitgaasi jahuti ja tahmafilter.
3. Määruse nr 715/2007, mida on muudetud artikli 5 lõikeid 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et katkestusseadme lubatavus ei sõltu küsimusest, kas sõiduk oli selle seadmega varustatud alates tootmisest peale või paigaldati see alles hiljem parandamise käigus Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiivi 1999/44/EÜ tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta artikli 3 lõike 2 tähenduses.
4. Direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punkti d tuleb tõlgendada nii, et määruse nr 715/2007, mida on muudetud, kohaldamisalasse kuuluval mootorsõidukil ei ole sama liiki kauba tavapärased omadused, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, kui sõidukile on paigaldatud keelatud katkestusseade selle määruse artikli 3 punkti 10 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes sama määruse artikli 5 lõikega 2, isegi kui sõidukitüübile antud EÜ tüübikinnitus on endiselt kehtiv.
5. Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et mittevastavust, mis seisneb selles, et asjaomasel sõidukil on keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007, mida on muudetud, artikli 3 punkti 10 tähenduses, tõlgendatuna koostoimes selle määruse artikli 5 lõigetega 1 ja 2, ei saa pidada „väikeseks“, isegi kui ostja oleks sõiduki omandanud ka katkestusseadme olemasolust ja selle toimest teadlik olles.

ⁱ — Käesoleva ettepaneku eestikeelse teksti 27. joonealust märkust on pärast selle elektroonilist avaldamist keeleliselt muudetud.