



Kohtulahendite kogumik

Kohtuasi C-128/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG

versus

Auto Krainer GesmbH

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Landesgericht Klagenfurt)

Euroopa Kohtu (suurkoda) 14. juuli 2022. aasta otsus

Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Mootorsõidukite tüübikinnitus – Artikli 3 punkt 10 – Artikli 5 lõiked 1 ja 2 – Katkestusseade – Mootorsõidukid – Diiselmootor – Saasteainete heitkogused – Saastekontrollisüsteem – Mootori juhtploki integreeritud tarkvara – Heitgaasi tagastusklapp – Lämmastikoksiidi (NO_x) heitkoguste vähendamine, mis on piiratud „temperatuurivahemikuga“ – Keeld kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust – Artikli 5 lõike 2 punkt a – Erand sellest keelust

1. *Õigusaktide ühtlustamine – Mootorsõidukid – Väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmed – Määrus nr 715/2007 – Katkestusseade – Mõiste – Seade, mis sõltuvalt välistemperatuurist ja liiklemiskõrgusest vähendab asjaomaste sõidukite heitgaasi tagastussüsteemi tõhusust sõidukite tavapärasel töötamisel ja kasutamisel – Hõlmamine (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 715/2007, artikli 3 punkt 10, artikli 4 lõige 2 ja artikli 5 lõige 1)*

(vt punktid 32, 33, 36, 40–43, 46 ja 47 ning resolutsiooni punkt 1)

2. *Õigusaktide ühtlustamine – Mootorsõidukid – Väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmed – Määrus nr 715/2007 – Tootjate kohustused seoses tüübikinnitusega – Keeld kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust – Erandid – Seade, mis tagab mootori kaitse kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutu kasutamise – Ullatus – Seade, mis sõltuvalt välistemperatuurist ja liiklemiskõrgusest vähendab sõidukite heitgaasi tagastussüsteemi tõhusust nende tavapärasel töötamisel ja kasutamisel – Välistamine (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 715/2007, artikli 5 lõike 2 punkt a)*

(vt punktid 50–56, 61–65 ja 67–70 ning resolutsiooni punkt 2)

Kokkuvõte

Eesmärk tagada keskkonnakaitse kõrge tase Euroopa Liidus peegeldub muu hulgas saasteainete heitkoguste piiramiseks võetavates meetmetes. Sel eesmärgil on mootorsõidukeid reguleeritud üha piiravamalt, eriti määrusega nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust¹. Selle määruse eesmärk on eelkõige märkimisväärselt vähendada diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi (NOx) heitkoguseid, et parandada õhu kvaliteeti ja järgida saaste piirnorme.

Kõnealused kolm kohtuasja puudutavad selliste sõidukite ostmist, mis on varustatud mootori juhtploki integreeritud tarkvaraga, mis väljaspool teatud temperatuuritingimusi ja ülalpool teatud liiklemiskõrgust vähendab heitgaasi tagastussüsteemi tõhusust, mistõttu ületatakse määrusega nr 715/2007 kehtestatud lämmastikoksiidi (NOx) heitkoguste piirnorme.

Nimelt, tulenevalt mootori juhtploki integreeritud tarkvara uuendamisest deaktiveerub heitgaasipuhastus, kui välistemperatuur on alla 15 Celsiuse kraadi või üle 33 Celsiuse kraadi, ning ka siis, kui liigeldakse kõrgemal kui 1000 meetrit merepinnast (edaspidi „temperatuurivahemik“). Väljaspool seda vahemikku väheneb heitgaasitagastuse määr 10 Celsiuse kraadiga ja kõrgemal kui 1000 meetrit merepinnast 250 meetriga lineaarselt nullini, mistõttu ületavad lämmastikoksiidi (NOx) heitkogused määrusega nr 715/2007 kehtestatud piirnorme.

Need kolm kohtuasja on jätk 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsusele CLCV jt (diiselmootori katkestusseade) (edaspidi „kohtuotsus CLCV“)², milles Euroopa Kohus tõlgendas esimest korda mõistet „katkestusseade“ määruse nr 715/2007 tähenduses³ ja määras kindlaks, millises ulatuses selline seade on ebaseaduslik vastavalt määrusele⁴, milles on katkestusseadme keelust ette nähtud erandid, mille hulka kuulub vajadus kaitsta mootorit kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks.

Selles kontekstis küsisid kolm eelotsusetaotluse esitanud Austria kohut Euroopa Kohtult, kas niisugune tarkvara, nagu oli kohtuasjades kõne all, kujutab endast „katkestusseadet“ määruse nr 715/2007 tähenduses. Jaatava vastuse korral palusid need kohtud selgitada, kas see tarkvara võib olla lubatud selliste seadmete keelust tehtava erandi alusel, mis põhineb vajadusel kaitsta mootorit kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks. Lõpuks juhul, kui nimetatud tarkvara ei ole lubatud, soovisid kohtud teada, kas selle kasutamine võib vastavalt direktiivile tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta⁵ kaasa tuua müügitheingu tühistamise, kuna sõiduk ei vasta lepingule.

Euroopa Kohtu suurkoda leidis kolmes kohtuotsuses kõigepealt, et kõnealune tarkvara vähendab saastekontrollisüsteemi tõhusust sõidukite tavapärasel töötamisel ja kasutamisel ning kujutab endast seega „katkestusseadet“ määruse nr 715/2007 tähenduses. Seejärel asus kohus seisukohale, et katkestusseade, mis on ette nähtud eelkõige selliste detailide säästmiseks nagu heitgaasi

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2007, L 171, lk 1).

² 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade) (C-693/18, EU:C:2020:1040).

³ Määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses. Selles sättes on „katkestusseade“ määratletud kui „konstruktsioonelement, mille abil mõõdetakse temperatuuri, sõiduki kiirust, mootori pöörlemiskiirust, ülekandemehhanismi, sisselasketorustiku rõhku või muid parameetreid, mis aktiveerivad, muudavad, liikkavad edasi või deaktiveerivad saastekontrollisüsteemi mis tahes osade toimet, vähendades nii saastekontrollisüsteemi tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“.

⁴ Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkt a.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiiv 1999/44/EÜ tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta (EÜT 1999, L 171, lk 12; ELT erivaljaanne 15/04, lk 223; edaspidi „tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide direktiiv“).

tagastusklapp, heitgaasi jahuti ja diisli tahkete osakeste filter, ei kuulu selliste seadmete keelust tehtava erandi alla, kui nende detailide toimimine ei mõjuta mootori kaitset. Lõpuks märkis Euroopa Kohus, et niisuguse seadmega varustatud sõiduk ei vasta müügilepingule tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide direktiivi tähenduses, isegi kui sõidukil on kehtiv EÜ tüübikinnitus, ning et lepingule mittevastavust ei saa kvalifitseerida „väikeseks“, mis põhimõtteliselt välistaks ostja võimaluse lasta leping tühistada.

Euroopa Kohtu hinnang

Selleks, et teha kindlaks, kas kõnealune tarkvara kujutab endast „katkestusseadet“ määruse nr 715/2007 tähenduses, tõlgendas Euroopa Kohus esimesena mõistet „sõiduki tavapärase töötamine ning kasutamine“.

Sellega seoses tuvastas ta, et mitte ainult määruse nr 715/2007 selle sätte sõnastusest, milles on niisugune seade määratletud⁶, vaid ka selle sätte kontekstist ja määrusega taotletavast eesmärgist ilmneb, et see mõiste viitab sõiduki kasutamisele tavapärastes sõidutingimustes, st mitte ainult selle kasutamisele tingimustes, mis on ette nähtud tüübikinnituskatse jaoks, mis kehtis põhikohtuasja asjaolude asetleidmise ajal. See mõiste viitab seega sõiduki kasutamisele tegelikes sõidutingimustes, nagu need tavapärastel liidu territooriumil esinevad. Euroopa Kohus tuletas sellega seoses meelde, et nagu ta kohtuotsuses CLCV leidis, läheks sellise seadme kasutuselevõtt, mis võimaldaks tagada määruses nr 715/2007 ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise ainult tüübikinnituskatse etapis, kuigi see katsetapp ei võimalda luua sõiduki tavapärase kasutamise tingimusi, vastuollu kohustusega tagada heitmete tegelik piiramine sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes. Sama kehtib sellise seadme kasutuselevõtu kohta, mis võimaldab tagada normide järgimise üksnes temperatuurivahemikus, mis küll hõlmab tüübikinnituskatse etapis valitsevaid tingimusi, kuid ei vasta tavapärastele sõidutingimustele.

Neil asjaoludel asus Euroopa Kohus seisukohale, et selline tarkvara, mis oli kohtuasjades kõne all ja mis tagab määruses nr 715/2007 ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes siis, kui välistemperatuur on teatud temperatuurivahemikus, vähendab saastekontrollisüsteemi tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ja kasutamisel määruse nr 715/2007 tähenduses. See tarkvara kujutab endast seega „katkestusseadet“ määruse tähenduses⁷.

Teisena analüüsis Euroopa Kohus küsimust, kas selline seade, nagu oli kohtuasjades kõne all, võib kuuluda katkestusseadmete kasutamise keelu määruses nr 715/2007⁸ ette nähtud erandi alla seoses vajadusega kaitsta mootorit kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks, kuivõrd see seade aitab säästa niisuguseid detaile nagu heitgaasi tagastusklapp, heitgaasi jahuti ja diisli tahkete osakeste filter.

Sellega seoses tuletas Euroopa Kohus meelde, et määruses nr 715/2007 on ette nähtud katkestusseadme kasutamise keelust erandid, muu hulgas kui „seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks“. Mis puudutab kõigepealt mõistet „mootor“, siis rõhutas Euroopa Kohus, et liidu õiguses⁹ on selgelt eristatud

⁶ Määruse nr 715/2007 artikli 3 punkt 10.

⁷ Määruse nr 715/2007 artikli 3 punkt 10.

⁸ Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkt a.

⁹ Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määruse (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse määrust nr 715/2007 (ELT 2008, L 199, lk 1), muudetud komisjoni 8. juuni 2011. aasta määrusega (EL) nr 566/2011 (ELT 2011, L 158, lk 1), I lisa.

ühelt poolt selles erandis silmas peetud mootorit ja teiselt poolt saastekontrollisüsteemi parameetreid, mis hõlmavad tahkete osakeste filtrit ja heitgaasitagastust. Järelikult on heitgaasi tagastusklapp, heitgaasi jahuti ja diisli tahkete osakeste filter mootorist eraldiseisvad detailid. Mis puudutab seejärel mõisteid „õnnetusjuhtum“ ja „kahju“, siis asus Euroopa Kohus seisukohale, et mootori määrdumist ja vananemist ei saa pidada määruse nr 715/2007¹⁰ tähenduses „õnnetusjuhtumiks“ ega „kahjuks“, kuna need sündmused on üldjuhul ettenähtavad ja omased sõiduki tavapärasele toimimisele. Euroopa Kohtu hinnangul võivad üksnes sellised vahetud riskid mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis tekitavad sõidukiga sõitmisel konkreetse ohu, seega määruse nr 715/2007 alusel õigustada katkestusseadme kasutamist.

Võttes arvesse asjaolu, et erandit katkestusseadmete kasutamise keelust tuleb tõlgendada kitsalt, asus Euroopa Kohus seisukohale, et sellise seadme „vajadus“ määruse nr 715/2007 tähenduses esineb üksnes siis, kui selle seadme või sellega varustatud sõiduki EÜ tüübikinnituse saamise ajal ei võimalda ükski muu tehniline lahendus vältida selliseid vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis tekitavad sõidukiga sõitmisel konkreetse ohu.

Seetõttu leidis Euroopa Kohus, et katkestusseade, mis tagab määruses nr 715/2007 ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes siis, kui välistemperatuur on teatud temperatuurivahemikus, ei või kuuluda määruses ette nähtud erandi alla selliste seadmete kasutamise keelust ainuüksi seetõttu, et seade aitab säästa niisuguseid detaile nagu heitgaasi tagastusklapp, heitgaasi jahuti ja diisli tahkete osakeste filter. Olukord on siiski teistsugune, kui on tõendatud, et seade vastab kitsalt vajadusele vältida mõne detaili toimimise häirete tõttu selliseid vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis on nii tõsised, et need tekitavad konkreetse ohu selle seadmega varustatud sõidukiga sõitmisel. Mingil juhul ei saa määruses nr 715/2007 ette nähtud erandi kohaldamisalasse kuuluda katkestusseade, mis peaks tavapärastel liiklustingimustel toimima suurema osa aasta vältel, et mootor oleks kaitstud kahju või õnnetusjuhtumi eest ja et sõiduki ohutu kasutamine oleks tagatud.

Lisaks täpsustas Euroopa Kohus, et asjaolu, et katkestusseade määruse nr 715/2007 tähenduses paigaldati pärast sõiduki kasutuselevõttu parandamise käigus¹¹, ei ole asjakohane selle hindamisel, kas seadme kasutamine on määruse¹² kohaselt keelatud.

Kolmandana ja ühtlasi viimasena kaalus Euroopa Kohus küsimust, kas keelatud tarkvara kasutamine võib tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide direktiivi alusel kaasa tuua müügitehingu tühistamise, kuna sõiduk ei vasta lepingule.

Sellela seoses märkis Euroopa Kohus esiteks, et direktiivi 2007/46¹³ kohaldamisalasse kuuluvatel sõidukitel peab olema tüübikinnitus, ja teiseks, et tüübikinnituse võib anda üksnes juhul, kui kõnealune sõidukitüüp vastab määruse nr 715/2007 sätetele, eelkõige heitmeid käsitlevatele sätetele. Lisaks annab tootja kui sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik direktiivi 2007/46¹⁴ alusel välja vastavustunnistuse, mis on kaasas iga komplektse, mittekomplektse või komplekteeritud sõidukiga, mis on toodetud vastavuses kinnitatud sõidukitüübiga. See tunnistus on sõiduki

¹⁰ Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkt a.

¹¹ Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 2 tähenduses.

¹² Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõige 2.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1), muudetud komisjoni 10. detsembri 2012. aasta määrusega (EL) nr 1229/2012 (ELT 2012, L 353, lk 1).

¹⁴ Vastavalt direktiivi 2007/46 artikli 18 lõikele 1.

registreerimiseks ja müügiks või kasutuselevõtuks kohustuslik.¹⁵ Kui tarbija omandab tüübikinnitusena seeriasse kuuluva sõiduki, millel on seega vastavustunnistus, võib ta põhjendatult eeldada, et sõiduki puhul on järgitud määrust nr 715/2007, isegi kui puuduvad spetsiifilised lepingutingimused.

Seetõttu leidis Euroopa Kohus, et määruse nr 715/2007 kohaldamisalasse kuuluval mootorsõidukil ei ole tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide direktiivi tähenduses¹⁶ „sama liiki kauba tavapäraseid omadusi, mida tarbija võib põhjendatult eeldada“, kui hoolimata sellest, et sõidukil on kehtiv EÜ tüübikinnitus ja et seda võib järelikult liikluses kasutada, on see varustatud katkestusseadmega, mille kasutamine on määruse nr 715/2007¹⁷ kohaselt keelatud.

Lõpuks täpsustas Euroopa Kohus, et lepingule mittevastavust, mis seisneb selles, et sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mille kasutamine on määruse nr 715/2007 kohaselt keelatud, ei või kvalifitseerida „väikeseks“¹⁸, isegi kui tarbija oleks selle sõiduki ikkagi ostnud, kui ta oleks olnud selle seadme olemasolust ja toimimisest teadlik.

¹⁵ Vastavalt direktiivi 2007/46 artikli 26 lõikele 1.

¹⁶ Direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punkt d.

¹⁷ Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõige 2.

¹⁸ Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 6 kohaselt.