



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

14. juuli 2022 *

Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Mootorsõidukite tüübikinnitus – Artikli 5 lõige 2 – Katkestusseade – Mootorsõidukid – Diiselmootor – Saastekontrollisüsteem – Mootori juhtploki integreeritud tarkvara – Heitgaasi tagastusklapp – Lämmastikoksiidi (NOx) heitkoguste vähendamine, mis on piiratud „temperatuurivahemikuga“ – Keeld kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust – Artikli 5 lõike 2 punkt a – Erand sellest keelust – Tarbijakaitse – Direktiiv 1999/44/EÜ – Tarbekaupade müük ja nendega seotud garantii – Artikli 2 lõike 2 punkt d – Mõiste „kaup, millel on sama liiki kauba tavapärased omadused ja toimivus, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, arvestades kauba laadi“ – Sõiduk, millele on antud EÜ tüübikinnitus – Artikli 3 lõige 6 – Mõiste „väike lepingule mittevastavus“

Kohtuasjas C-145/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Oberster Gerichtshofi (Austria kõrgeim üldkohus) 17. märtsi 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 24. märtsil 2020, menetluses

DS

versus

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,

Volkswagen AG,

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president K. Lenaerts, asepresident L. Bay Larsen, kodade presidendid A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos ja I. Ziemele, kohtunikud M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (ettekandja), N. Piçarra ja N. Wahl,

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- DS, esindaja: *Rechtsanwalt* M. Poduschka,
- Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG ja Volkswagen AG, esindajad: *Rechtsanwälte* H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, P. Schroeder, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers ja B. Wollenschläger,
- Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller ja D. Klebs,
- Euroopa Komisjon, esindajad: M. Huttunen, M. Noll-Ehlers ja N. Ruiz García,

olles 23. septembri 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab seda, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2007, L 171, lk 1), artikli 5 lõiget 2 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiivi 1999/44/EÜ tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta (EÜT 1999, L 171, lk 12; ELT eriväljaanne 15/04, lk 223) artikli 2 lõike 2 punkti d ja artikli 3 lõiget 6.
- 2 Taotlus on esitatud ühelt poolt DSi ning teiselt poolt Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG ja Volkswagen AG vahelises kohtuvaidluses nõude üle tühistada müügileping, mis puudutab mootorsõidukit, mis on varustatud tarkvaraga, mis vähendab sõiduki heitgaasitagastust eelkõige olenevalt mõõdetud temperatuurist.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Direktiiv 1999/44

- 3 Direktiiv 1999/44 tunnistati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 2019. aasta direktiiviga (EL) 2019/771 kaupade müügilepingute teatavate aspektide kohta, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2394 ja direktiivi 2009/22/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/44/EÜ (ELT 2019, L 136, lk 28), alates 1. jaanuarist 2022 kehtetuks. Arvestades põhikohtuasja kuupäeva, jääb direktiiv 1999/44 selle kohtuasja suhtes siiski kohaldatavaks.

4 Direktiivi 1999/44 põhjendustes 1 ja 10–12 oli 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;

[...]

(10) kui kaup ei vasta lepingule, peaks tarbijatel olema õigus lasta kauba lepingule vastavus tasuta taastada kas parandamise või ümbervahetamise teel, või kui see ei õnnestu, siis lasta alandada hinda või tühistada leping;

(11) tarbija võib nõuda müüjalt eelkõige kauba parandamist või ümbervahetamist, kui kõnealused parandusmeetmed ei ole teostamatud või põhjendamatud; parandusmeetme põhjendatus tuleks kindlaks määrata objektiivselt; parandusmeede on põhjendamatul juhul, kui see tooks muu abinõuga võrreldes kaasa põhjendamatud kulud; kulude põhjendamatu kindlaksmääramisel peaksid ühe parandusmeetme kulud olema teise parandusmeetme kuludest oluliselt suuremad;

(12) lepingule mittevastavuse korral võib müüja alati pakkuda tarbijale vastastikusel kokkuleppel olemasolevaid parandusmeetmeid; ettepaneku vastuvõtmise või tagasilükkamise üle otsustab tarbija“.

5 Direktiivi artikli 1 lõike 2 punktis f oli ette nähtud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

f) *parandamine* – tarbekauba viimine vastavusse müügilepinguga, kui kaup ei vasta lepingule.“

6 Direktiivi artikli 2 „Lepingule vastavus“ lõigetes 1–3 oli sätestatud:

„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 tavapärased 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.“

7 Direktiivi artikkel 3 „Tarbija õigused“ oli sõnastatud järgmiselt:

„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.

4. Lõigetes 2 ja 3 esitatud mõiste „tasuta“ viitab kauba lepinguga vastavusse viimisel tekkivatele kuludele, eelkõige posti-, tööjõu- ja materjalikuludele.

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 märkimisväärseid ebamugavusi põhjustamata.

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

Määrus nr 715/2007

8 Määruse nr 715/2007 põhjendused 1 ja 4–7 on sõnastatud järgmiselt:

„(1) [...] on vaja ühtlustada mootorsõidukite tüübikinnitusese seoses heitmetega esitatavad tehnilised nõuded, et vältida nõuete erinevusi liikmesriigiti ning tagada keskkonnakaitse kõrge tase.

[...]

(4) [...] ELi õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamiseks on vaja transpordisektori (õhu-, mere- ja maismaatransport), kodumajapidamiste ning energia-, põllumajandus- ja tööstussektori heitkoguseid veelgi vähendada. Mootorsõidukite heitkoguste vähendamisele tuleb seega läheneda kui osale üldisest strateegiast. Euro 5 ja Euro 6 standardid on ühed meetmetest, mille eesmärk on vähendada tahkete osakeste ja osooni eellaste, nagu lämmastikoksiidide ja süsivesinike heitkoguseid.

(5) ELi õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamine nõuab jätkuvaid jõupingutusi sõidukite heitkoguste vähendamiseks. [...]

(6) Diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi heitkoguste oluline vähendamine on eriti vajalik õhu kvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtustele vastamiseks. [...]

(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 pikenedes, samuti üldises mõjus süsinikdioksiidi heitmetele.“

9 Määruse artikli 1 lõikes 1 on ette nähtud:

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

10 Määruse artikli 3 punktis 10 on sätestatud:

„Käesolevas määruses ja selle rakendusmeetmetes kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

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

11 Määruse artikli 4 lõiked 1 ja 2 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdivad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid saavad tüübikinnitusese vastavalt käesolevale määrusele ja selle

rakendusmeetmete. 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 rakendusmeetmete.

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

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

Lisaks peavad tootja võetavad tehnilised meetmed tagama summutitoru heitgaaside ja kütuseaurude tegeliku piiramise vastavalt käesolevale määrusele sõidukite normaalse kasutusaja jooksul normaalsetes kasutustingimustes. [...]

[...]“.

12 Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„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.“

13 Määruse I lisas „Heitkoguste piirväärtused“ on muu hulgas ette nähtud lämmastikoksiidi heitkoguste piirväärtused.

Määrus nr 692/2008

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

15 Määruse nr 692/2008 artikli 10 „Saastetõrjeseadmed“ lõikes 1 oli ette nähtud:

„Tootja peab tagama, et EÜ tüübikinnitusega sõidukitele paigaldamiseks ette nähtud varu-saastetõrjeseadmed, mis kuuluvad määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaldamisalasse, saaksid vastavalt käesoleva määruse artiklitele 12 ja 13 ning XIII lisale EÜ tüübikinnituse eraldi seadmestikena [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta] direktiivi 2007/46/EÜ[, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (ELT 2007, L 263, lk 1),] artikli 10 lõike 2 tähenduses.

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

[...]“.

16 Määruse nr 692/2008 I lisa „EÜ tüübikinnituse rakendussätted“ punktis 3.3 „Laiendused saastekontrolliseadme kulumiskindluse osas (5. tüüpi katse)“ oli sätestatud:

„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:

a) Katalüüsmuundurid ja tahkete osakeste filtrid:

[...]

[...]

c) Heitgaasitagastus:

olemas või puudub;

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

[...]“.

Direktiiv 2007/46

17 Direktiiv 2007/46 (muudetud komisjoni 10. detsembri 2012. aasta määrusega (EL) nr 1229/2012 (ELT 2012, L 353, lk 1)) (edaspidi „direktiiv 2007/46“) tunnistati alates 1. septembrist 2020 kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrusega (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid

(EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT 2018, L 151, lk 1). Arvestades põhikohtuasja asjaolude asetleidmise aega, jääb direktiiv selle kohtuasja suhtes siiski kohaldatavaks.

18 Direktiivi põhjenduses 3 oli märgitud:

„Süsteemidele, osadele, eraldi seadmestikele 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.“

19 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.“

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

„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“.

21 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.

[...]“.

- 22 Direktiivi artikli 8 lõige 6 oli sõnastatud järgmiselt:

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

- 23 Direktiivi artikli 13 lõikes 1 oli sätestatud:

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

- 24 Direktiivi 2007/46 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.

[...]“.

- 25 Direktiivi artikli 26 „Sõidukite registreerimine, müük ja kasutuselevõtmine“ lõikes 1 oli ette nähtud:

„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.

[...]“.

- 26 Direktiivi IV lisa „Sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuete loetelu“ I osas „Õigustloovad aktid, millega kehtestatakse seeriaviisiliselt piiranguteta toodetavate sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuded“ oli teemal „Väikeste tarbesõidukite heitgaasid (Euro 5 ja Euro 6)/teabe kättesaadavus“ viidatud määrusele nr 715/2007.

Austria õigus

- 27 Tsiviilseadustiku (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch) põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni (edaspidi „ABGB“) § 922 lõikes 1 on ette nähtud:

„Isik, kes annab asja teisele isikule tasu eest üle, tagab, et asi vastab lepingule. Seega vastutab ta selle eest, et asjal on kokku lepitud või tavaliselt eeldatavad omadused, et asi vastab oma kirjeldusele, näidisele või mudelile ja seda saab kasutada kokkulepitud otstarbel või otstarbel, mis tuleneb tehingu laadist.“

- 28 ABGB § 932 lõigetes 1 ja 4 on sätestatud:

„(1) Asja vastuvõtja võib puuduse korral nõuda asja parandamist (vea parandamine või puuduva lisamine), asja asendamist, tasu proportsionaalset vähendamist (hinna alandamine) või lepingu tühistamist (tagasitaitmine).“

[...]

(4) Kui nii asja parandamine kui ka asendamine on võimatud või põhjustaksid üleandjale ebaproportsionaalseid kulusid, on asja vastuvõtjal õigus nõuda hinna alandamist või juhul, kui tegemist ei ole pisipuudusega, lepingu tagasitaitmist. [...].“

Saksa õigus

- 29 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:

„Selleks et kõrvaldada ilmnenud puudused ja tagada juba kasutusele võetud sõidukite, nende osade või eraldi seadmestike vastavus, võib föderaalne mootorsõidukiamet tagantjärele vastu võtta lisanõudeid.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 30 Tarbija DS ostis Volkswageni sõltumatult edasimüüjalt Porsche Inter Autolt 21. detsembril 2013 sõiduauto Volkswagen, mis oli varustatud Euro 5 põlvkonna EA 189 tüüpi diiselmootoriga.
- 31 Sõiduk oli varustatud tarkvaraga, mis juhtis heitgaasi tagastussüsteemi kahel viisil (edaspidi „ümberlülitussüsteem“). Esimene režiim töötas ainult tüübikinnituskatse ajal, mis kannab nime New European Driving Cycle (NEDC) ja toimub laboris. Selle režiimi toimimise ajal oli heitgaasitagastuse määr suurem kui teisel režiimil, mis käivitus tegelikes sõidutingimustes. Kraftfahrt-Bundesamt (Saksamaa föderaalne mootorsõidukiamet, edaspidi „KBA“), mis on tüübikinnituse valdkonnas pädev asutus Saksamaal, andis sellele sõidukitüübile tüübikinnituse. Ümberlülitussüsteemi olemasolust seda asutust ei teavitatud.
- 32 Eelotsusetaotlusest nähtub, et kui KBA oleks olnud selle süsteemi olemasolust teadlik, ei oleks ta sellele sõidukitüübile tüübikinnitust andnud. Samuti ilmneb eelotsusetaotlusest, et DS oleks kõnealuse sõiduki ostnud ka juhul, kui ta oleks selle süsteemi olemasolust teadnud.
- 33 KBA tegi 15. oktoobril 2015 EG-FGV § 25 lõike 2 alusel vastu võetud otsusega Volkswagenile ettekirjutuse eemaldada ümberlülitussüsteem, et tagada Euro 5 põlvkonna EA 189 tüüpi mootorite vastavus määrusele nr 715/2007. KBA teatas 20. detsembri 2016. aasta kirjas Volkswagenile, et käesoleva kohtuotsuse punktis 31 nimetatud tarkvarale väljapakutud uuendus (edaspidi „tarkvarauuendus“) on nõuetele vastavuse tagamiseks sobiv. KBA ei tühistanud seejärel kõnealuse sõidukitüübi EÜ tüübikinnitust ega tunnistanud seda kehtetuks.
- 34 DS laskis 15. veebruaril 2017 oma sõidukile tarkvarauuenduse teha. Uuendusega asendati ümberlülitussüsteem programmiga, mille kohaselt heitkoguseid vähendav režiim ei töötanud mitte ainult käesoleva kohtuotsuse punktis 31 nimetatud tüübikinnituskatse ajal, vaid ka sõiduki kasutamisel liikluses. Heitgaasitagastus toimus täistõhususega siiski üksnes juhul, kui välistemperatuur oli vahemikus 15–33 Celsiuse kraadi (edaspidi „temperatuurivahemik“).

- 35 DS esitas Landesgericht Linzile (liidumaa kohus Linzis, Austria) hagi, milles palus esimese võimalusena sõiduki ostuhind tagasi maksta sõiduki tagastamise vastu, teise võimalusena vähendada sõiduki hinda või kolmanda võimalusena tuvastada, et Porsche Inter Auto ja Volkswagen vastutavad määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ebaseadusliku katkestusseadme olemasolu tõttu tekkinud kahju eest.
- 36 Nimetatud kohus jättis 12. detsembri 2018. aasta otsusega hagi rahuldamata.
- 37 Oberlandesgericht Linz (liidumaa kõrgeim kohus Linzis, Austria) jättis 4. aprilli 2019. aasta otsusega selle kohtuotsuse muutmata.
- 38 DS esitas Oberster Gerichtshofile (Austria kõrgeim üldkohus) ehk eelotsusetaotluse esitanud kohtule selle kohtuotsuse peale kassatsioonkaebuse põhjendusel, et sõidukil esineb puudus, kuna ümberlülitussüsteem kujutab endast ebaseaduslikku katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses. DS leidis, et kuna tarkvarauuendus ei kõrvaldanud seda puudust, võib sõiduk oma väärtuse kaotada ja sellele võib uuenduse tõttu kahju tekkida.
- 39 Porsche Inter Auto ja Volkswagen väidavad, et temperatuurivahemik kujutab endast määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt õiguspärast katkestusseadet. Selle hinnanguga nõustub väidetavalt ka KBA.
- 40 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et ümberlülitussüsteem on ebaseaduslik katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 ja artikli 5 lõike 2 tähenduses. Igal juhul esineb kõnealusel sõidukil ABGB § 922 tähenduses puudus, kuna selle katkestusseadme olemasolust ei olnud KBAd teavitatud.
- 41 Selles kontekstis on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud küsimus, kas arvestades kohustust tarnida sõiduk, mis ei ole sellise katkestusseadmega varustatud, on kõnealune sõiduk direktiivi 1999/44 tähenduses lepingule mittevastav. Kui see on nii, tuleb tema hinnangul analüüsida, kas sõiduk on pärast heitgaasi tagastussüsteemi toimimist tagavat tarkvarauuendust jätkuvalt varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega, ja täpsustada, millised õiguslikud tagajärjed on sellise puuduse võimalikul püsimisel pärast tarkvarauuendust.
- 42 Täpsemalt palub eelotsusetaotluse esitanud kohus esiteks selgitada, kas juhul, kui hoolimata sellest, et sõidukile oli antud EÜ tüübikinnitus, oli see varustatud katkestusseadmega, mille kasutamine on määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 ja artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, on sellel sõidukil direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punkti d tähenduses sama liiki kauba tavapärased omadused, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, ning tuleb seetõttu eeldada, et sõiduk on lepingule vastav. Sellega seoses leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et sellise kauba puhul nagu sõiduk, mis peab vastama õigusnormidest tulenevatele nõuetele, eeldab keskmine tarbija, kes on piisavalt informeeritud, mõistlikult tähelepanelik ja arukas, tööpoolest, et need nõuded on täidetud. Asjaolu, et sõidukite suhtes tuleb kohaldada tüübikinnitusmenetlust, ei takista tingimata artikli 2 lõike 2 punkti d sel viisil tõlgendada.
- 43 Teiseks palub eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitada, kas temperatuurivahemik võib kuuluda määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a ette nähtud erandi alla, millele tuginevad Porsche Inter Auto ja Volkswagen, või on see igal juhul välistatud, nagu väidab DS. Sellega seoses väidab nimetatud kohus, et arvestades määruse nr 715/2007 põhjendustest 1 ja 6 nähtuvat keskkonnakaitse eesmärki, tuleb artikli 5 lõikes 2 ette nähtud erandeid tõlgendada kitsalt. Nimetatud kohus on aga seisukohal, et kuna on üldteada, et osal liidu territooriumist, sh

Austrias, on keskmine temperatuur alla 15 Celsiuse kraadi mitu kuud aastas, siis ei esine suure osa aasta vältel keskmiselt sellist välistemperatuuri, mille korral niisuguse sõiduki heitgaasitagastus, nagu on kõne all põhikohtuasjas, toimib täistõhususega. Neil asjaoludel näib võimatu põhjendada nii sageli toimivat katkestusseadet ühega neist eranditest.

- 44 Kolmandaks palub eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitada, kas asjaolu, et sõidukis on määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses katkestusseade, mille kasutamine on selle määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, võib kvalifitseerida direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 6 tähenduses väikeseks lepingule mittevastavuseks, kuna isegi kui tarbija oleks olnud selle seadme olemasolust ja toimimisest teadlik, oleks ta selle sõiduki ikkagi ostnud.
- 45 Neil asjaoludel 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 mootorsõidukil on sama liiki kauba tavapärased omadused, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, kui sõiduk on varustatud ebaseadusliku katkestusseadmega määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 ja artikli 5 lõike 2 tähenduses, kuid sõidukitüübile antud EÜ tüübikinnitus on endiselt kehtiv, millest tulenevalt võib sõidukit liikluses kasutada?
2. Kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et selle artikli kohaselt võib olla õiguspärane selle määruse artikli 3 punkti 10 tähenduses katkestusseade, mis on konstrueeritud nii, et väljaspool laboritingimustes tehtud katseid ja seega tegelikes sõidutingimustes toimub heitgaasitagastus täies ulatuses ainult siis, kui välistemperatuur on [teatud temperatuurivahemikus], või on viidatud sättes ette nähtud erandi kohaldamine igal juhul välistatud ainuüksi seetõttu, et heitgaasitagastuse täistõhusus on tagatud vaid tingimustes, mis osal liidu territooriumist esinevad ainult kuue kuu vältel aastas?
3. Kas direktiivi 1999/44 artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et lepingule mittevastavust, mis seisneb selles, et sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mis on ebaseaduslik vastavalt määruse nr 715/2007 artikli 3 punktile 10 koostoimes määruse artikli 5 lõikega 2, tuleb käsitada esimesena nimetatud sätte tähenduses väiksena, kui ostja oleks selle sõiduki ikkagi ostnud, isegi kui ta oleks olnud selle seadme olemasolust ja toimimisest teadlik?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 46 Esimese küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punkti d tuleb tõlgendada nii, et määruse nr 715/2007 kohaldamisalasse kuuluval mootorsõidukil on sama liiki kauba tavapärased omadused, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, mistõttu tuleb eeldada, et sõiduk on selle kohta sõlmitud müügilepingule vastav, kui hoolimata sellest, et sõidukil on EÜ tüübikinnitus ja et seda võib järelikult liikluses kasutada, on see varustatud katkestusseadmega, mille kasutamine on määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud.
- 47 Direktiivi 1999/44 artikli 2 lõige 1 kohustab müüjat andma tarbijale üle müügilepingule vastava kauba.

- 48 Selle direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d kohaselt loetakse kaup lepingule vastavaks, kui sellel on sama liiki kauba tavapäraseid omadused ja toimivus, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, arvestades muu hulgas kauba laadi.
- 49 Mis puudutab sellist kaupa, nagu on kõne all põhikohtuasjas, st mootorsõidukit, siis väärub meeldetuletamist, et direktiivi 2007/46 artikli 3 punktis 5 on „EÜ tüübikinnitus“ määratletud kui „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 lisa loetletud õigustloovates aktides“. IV lisa „Sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuete loetelu“ I osa „Õigustloovad aktid, millega kehtestatakse seeriaviisiliselt piiranguteta toodetavate sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuded“ viitab teemal „Väikeste tarbesõidukite heitgaasid (Euro 5 ja Euro 6)/teabe kättesaadavus“ määrusele nr 715/2007.
- 50 Samuti tuleb meelde tuletada, et selle direktiivi artikli 4 lõike 3 esimeses lõigus on sätestatud, et liikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, osasid ja eraldi seadmestikke, mis vastavad direktiivi nõuetele.
- 51 Lõpuks on määruse nr 715/2007 artikli 4 lõikes 1 ette nähtud, et tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdivad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid saavad tüübikinnituse vastavalt määrusele ja selle rakendusmeetmetele.
- 52 Käesoleva kohtuotsuse punktides 49–51 viidatud sätetest tuleneb esiteks, et direktiivi 2007/46 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, mille hulka kuulub selle määruse artikkel 5.
- 53 Lisaks annab tootja kui sõiduki EÜ tüübikinnituse omanik direktiivi 2007/46 artikli 18 lõike 1 alusel välja vastavustunnistuse, mis on kaasas iga komplektse, mittekomplektse või komplekteeritud sõidukiga, mis on toodetud vastavuses kinnitatud sõidukitüübiga. Direktiivi artikli 26 lõike 1 kohaselt on see tunnistus sõiduki registreerimiseks ja müügiks või kasutuselevõtuks kohustuslik.
- 54 Kui tarbija omandab tüübikinnituse saanud seeriasse kuuluva sõiduki, millel on seega vastavustunnistus, võib ta põhjendatult eeldada, et sõiduki puhul on järgitud määrust nr 715/2007 ja eelkõige selle artiklit 5, isegi kui puuduvad spetsiifilised lepingutingimused.
- 55 Järelikult tuleb direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punkti d tõlgendada nii, et sõidukil, mis ei vasta määruse artikli 5 nõuetele, ei ole direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d tähenduses sama liiki kauba tavapäraseid omadusi ega toimivust, mida tarbija võib põhjendatult eeldada, arvestades kauba laadi.
- 56 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 149 märkis, ei sea seda tõlgendust kahtluse alla asjaolu, et asjaomasele sõidukitüübile on antud EÜ tüübikinnitus, mis võimaldab seda sõidukit liikluses kasutada. Direktiivis 2007/46 on nimelt ette nähtud olukord, kus see, et sõiduki konstruktsiooni osa on näiteks määruse nr 715/2007 artikli 5 nõuete suhtes ebaseaduslik, avastatakse alles pärast tüübikinnituse andmist. Nii on selle direktiivi artikli 8 lõikes 6 ette nähtud, et tüübikinnituse valdkonnas pädev asutus võib tüübikinnituse tühistada. Lisaks ilmneb sama direktiivi artikli 13 lõike 1 esimesest ja kolmandast lausest, et kui tootja teavitab EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriiki muudatusest infopaketi andmetes, võib liikmesriik tootjaga konsulteerides vajaduse korral otsustada, et anda tuleb uus EÜ tüübikinnitus.

- 57 Käesoleval juhul näib see olevat nii, kuna eelotsusetaotlusest nähtub, et alguses andis KBA põhikohtuasjas kõne all olevale sõidukitüübile tüübikinnituse, ilma et talle oleks teatud ümberlülitussüsteemi olemasolust. Lisaks ilmneb eelotsusetaotlusest, et kui KBA oleks sellest süsteemist teadlik olnud, ei oleks ta sellele sõidukitüübile EÜ tüübikinnitust andnud.
- 58 Järelikult tuleb esimesele küsimusele vastata, 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 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 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud.

Teine küsimus

- 59 Teise küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseade, mis muu hulgas tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes teatud temperatuurivahemikus, mistõttu osal liidu territooriumist toimub heitgaasitagastus täies ulatuses ainult kuue kuu vältel aastas, võib olla selle sätte alusel põhjendatud.
- 60 Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt on keelatud kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust. Sellest keelust on siiski kolm erandit, sh artikli 5 lõike 2 punktis a sisalduv erand, nimelt kui „seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks“.
- 61 Kuna selles sättes on ette nähtud erand keelust kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, tuleb seda sätet tõlgendada kitsalt (vt selle kohta 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punktid 111 ja 112).
- 62 Mis puudutab kõigepealt mõistet „mootor“, siis nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktides 118 ja 119, on määruse nr 692/2008 I lisa sõnaselgelt eristatud mootorit ja saastekontrollisüsteemi. Nimelt on „[m]ootorit“ puudutavad nõuded sätestatud lisa punktis 3.3.1.2, samas kui „[s]aastekontrollisüsteemi parameetrite“ nõuded on sätestatud lisa punktis 3.3.1.3. Viimati nimetatud punkti alapunktid a ja c hõlmavad sõnaselgelt tahkete osakeste filtreid ja heitgaasitagastust. Lisaks käsitatakse selle määruse artikli 10 lõike 1 teise lõigu kohaselt selle määruse tähenduses tahkete osakeste filtreid saastetõrjeseadmetena.
- 63 Järelikult on heitgaasi tagastusklapp, heitgaasi jahuti ja diisli tahkete osakeste filter, mida Porsche Inter Auto sõnul soovitakse temperatuurivahemikuga kaitsta, mootorist eraldiseisvad detailid. Heitgaasi tagastusklapp asub nimelt mootori väljalaskes pärast heitgaasi kollektorit. See klapp võimaldab selle avanemisel suunata heitgaasid sisselaskekollektorisse selleks, et need teist korda põletada ja jahutada soojusvaheti ehk heitgaasi jahuti abil. Tahkete osakeste filter, mis asub enne heitgaasitoru, võimaldab omakorda õhku filtreerida, et takistada saastavate peenosakeste väljumist.
- 64 Mis puudutab seejärel mõisteid „õnnetusjuhtum“ ja „kahju“, mis sisalduvad määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a, siis on Euroopa Kohus leidnud, et selleks, et saastekontrollisüsteemi tõhusust vähendav katkestusseade võiks olla selle sätte kohaselt põhjendatud, peab see seade võimaldama kaitsta mootorit äkilise ja erakorralise kahju eest (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 109).

- 65 Mootori määrdumist ja vananemist ei saa seega mingil juhul pidada nimetatud sätte tähenduses „õnnetusjuhtumiks“ ega „kahjuks“, kuna need sündmused on üldjuhul ettenähtavad ja omased sõiduki tavapärasele toimimisele (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 110).
- 66 Niisugust tõlgendust toetab ka määruse nr 715/2007 eesmärk, milleks on tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja parandada õhu kvaliteeti liidus, mis tähendab lämmastikoksiidi (NO_x) heitmete tegelikku vähendamist sõidukite normaalse kasutusaja jooksul. Määruse artikli 5 lõikes 2 sätestatud keeld kaotaks nimelt oma sisu ja jääks ilma igasugusest soovitatavast toimest, kui tootjatel oleks lubatud sõiduaudod varustada selliste katkestusseadmetega üksnes eesmärgi tõttu kaitsta mootorit määrdumise ja vananemise eest (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 113).
- 67 Üksnes vahetud riskid mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis tekitavad sõidukiga sõitmisel konkreetse ohu, võivad seega määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a alusel õigustada katkestusseadme kasutamist.
- 68 Tõlgendust, mille Euroopa Kohus andis sõnale „kahju“ 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsuses CLCV jt (diiselmootori katkestusseade) (C-693/18, EU:C:2020:1040), ei sea kahtluse alla Saksamaa valitsuse ja Porsche Inter Auto argument, et selle sõna inglise- (*damage*) ja saksakeelsest (*Beschädigung*) versioonist nähtub, et see ei hõlma üksnes äkilisi ja ettenägematu sündmusi.
- 69 Nimelt esiteks, nagu märkis sisuliselt ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 115, siis kuigi erinevalt sama sõna määratlusest prantsuse keeles ei tähenda selle määratlus inglise ja saksa keeles tingimata, et kahju tekib „äkilise“ sündmuse tõttu, ei lükka need ümber sõna „kahju“ tõlgendust, millest Euroopa Kohus lähtus. Teiseks väärivad meeldetuletamist, et Euroopa Kohtu kitsas tõlgendus põhineb käesoleva kohtuotsuse punktides 61 ja 66 meenutatud põhjendustel.
- 70 Saksamaa valitsus, Porsche Inter Auto ja Volkswagen väidavad siiski, et kõnealune katkestusseade on põhjendatud, kuna liiga madala või liiga kõrge temperatuuri korral võib heitgaasitagastuse ajal tekkida sade, mis võib viia heitgaasi tagastusklapi valesse asendisse – näiteks klapp enam ei avane või ei sulgu õigesti või on täiesti blokeeritud. Kahjustatud või vales asendis heitgaasi tagastusklapp võib aga tekitada kahju mootorile endale ja tuua kaasa muu hulgas sõiduki võimsuse vähenemise. Lisaks on võimatu ette näha ja välja arvutada, millisel hetkel jõutakse selleni, et heitgaasi tagastusklapp enam ei toimi, kuna see võib juhtuda äkki ja ettenägematult, isegi kui klappi on regulaarselt hooldatud. Sõiduki võimsuse vähenemine, mis tekib äkki ja ettenägematult, mõjutab sõiduki ohutut kasutamist, suurendades näiteks oluliselt möödasõidul raske liiklusõnnetuse toimumise ohtu.
- 71 Lisaks väidavad Porsche Inter Auto ja Volkswagen, et kuna heitgaasi tagastussüsteemi detailide määrdumine põhjustab heitgaasi tagastusklapi toimimise häireid, mis võivad päädida klapi blokeerumisega, võib see kaasa tuua tahkete osakeste filtri süttimise ja mootori põlemise või selle tagajärjel isegi kogu sõiduki põlemise, ning see kahjustaks sõiduki ohutut kasutamist.
- 72 Sellega seoses tuleb märkida, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a sõnastusest endast nähtub, et selles sättes ette nähtud erandi alla kuulumiseks peab katkestusseadme vajadus olema põhjendatud mitte üksnes mootori kaitsmisega kahju või õnnetusjuhtumi eest, vaid ka sõiduki ohutu kasutamise. Nimelt, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 106 märkis, tuleb selles sättes sidesõna „ning“ kasutamist arvestades seda sätet tõlgendada nii, et selles ette nähtud tingimused on kumulatiivsed.

- 73 Järelikult ja võttes arvesse – nagu on rõhutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 61 –, et seda erandit tuleb tõlgendada kitsalt, võib selline katkestusseade, nagu on kõne all põhikohtuasjas, olla selle erandi alusel põhjendatud üksnes juhul, kui on tõendatud, et seade vastab kitsalt vajadusele vältida heitgaasi tagastussüsteemi mõne detaili toimimise häirete tõttu vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis on nii tõsised, et need tekitavad konkreetse ohu selle seadmega varustatud sõidukiga sõitmisel. Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 126 rõhutas, kuulub selline kontrollimine põhikohtuasjas siiski faktiliste asjaolude hindamise alla, mis on üksnes eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne.
- 74 Lisaks, kuigi vastab tõele, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktiga a ei ole selles sättes ette nähtud erandi kohaldamiseks formaalselt kehtestatud muid tingimusi, oleks katkestusseade, mis peaks tavapärasel liiklustingimustel toimima suurema osa aasta vältel, et mootor oleks kaitstud kahju või õnnetusjuhtumi eest ja et sõiduki ohutu kasutamine oleks tagatud, ilmselgelt vastuolus määruse eesmärgiga, millest see säte lubab kõrvale kalduda üksnes väga spetsiifilistel asjaoludel, ja tooks kaasa selle, et sõidukite lämmastikoksiidi (NO_x) heitmete piiramise põhimõtet kui sellist kahjustataks ebaproportsionaalselt.
- 75 Arvestades kitsast tõlgendust, mis tuleb anda artikli 5 lõike 2 punktile a, ei saa niisugune katkestusseade seega olla selle sätte alusel põhjendatud.
- 76 Kui nõustuda sellega, et niisugune katkestusseade, nagu on kirjeldatud käesoleva kohtuotsuse punktis 74, võib kuuluda määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a ette nähtud erandi kohaldamisalasse, muudaks see erandi kohaldatavaks suurema osa aasta jooksul liidu territooriumil valitsevate tegelike sõidutingimuste korral, mistõttu selliste katkestusseadmete keelu põhimõtet, mis on sätestatud artikli 5 lõikes 2, võidaks praktikas kohaldada harvemini kui nimetatud erandit.
- 77 Peale selle väidavad Porsche Inter Auto, Volkswagen ja Saksamaa valitsus, et katkestusseadme vajaduse mõiste ei nõua parimat olemasolevat tehnikat ning et selleks, et hinnata, kas see vajadus on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses põhjendatud mootori kaitsmise ja sõiduki ohutu kasutamise seisukohast, tuleb arvesse võtta tehnoloogia arengutaset EÜ tüübikinnituse kuupäeva seisuga. Nende hinnangul puudub aga vaidlus selle üle, et olenevalt temperatuurivahemikust toimiva heitgaasi tagastussüsteemi kasutamine erinevas ulatuses olenevalt tüübikinnituse kuupäevast vastab tehnoloogia arengutasemele. Lisaks tuleks selles sättes sisalduva mõiste „vajadus“ tõlgendamisel arvesse võtta vajadust kaaluda keskkonnavalaseid huve ja tootjate majanduslikke huve.
- 78 Sellega seoses tuleb rõhutada, nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 129, et esiteks nähtub määruse nr 715/2007 põhjendusest 7, et kui liidu seadusandja määras kindlaks heitkoguste piirnormid, võttis ta arvesse tootjate majanduslikke huve ja eelkõige ettevõtjate kulusid, mis tulenevad vajadusest järgida neid piirnorme. Seega peavad tootjad kohanduma ja rakendama tehnilisi seadmeid, mis on nende normide järgimiseks sobivad, kuna määrus ei kehtesta mingit kohustust kasutada erilist tehnoloogiat.
- 79 Teiseks, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 66, tähendab määruse nr 715/2007 eesmärk, milleks on tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja parandada õhu kvaliteeti liidus, lämmastikoksiidi (NO_x) heitmete tegelikku vähendamist sõidukite normaalse kasutusaja jooksul (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 113). Kui aga lubada selle määruse artikli 5 lõike 2 punkti a alusel

katkestusseadet üksnes põhjusel, et näiteks teadusuuringute kulu on suur, tehnilised seadmed on kulukad või sõiduki hooldustööd on kasutaja jaoks sagedasemad ja kallimad, seaks see kõnealuse eesmärgi ohtu.

- 80 Neil asjaoludel ja võttes arvesse asjaolu, et seda sätet tuleb – nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktides 61 ja 73 – tõlgendada kitsalt, tuleb asuda seisukohale, et katkestusseadme „vajadus“ selle sätte tähenduses esineb üksnes siis, kui selle seadme või sellega varustatud sõiduki EÜ tüübikinnituse saamise ajal ei võimalda ükski muu tehniline lahendus vältida vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis tekitavad sõidukiga sõitmisel konkreetse ohu.
- 81 Järelikult tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseade, mis muu hulgas tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes teatud temperatuurivahemikus, võib olla selle sätte alusel põhjendatud üksnes tingimusel, et on tõendatud, et seade vastab kitsalt vajadusele vältida heitgaasi tagastussüsteemi mõne detaili toimimise häirete tõttu 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 määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a 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.

Kolmas küsimus

- 82 Kolmanda küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas direktiivi 1999/44 artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et lepingule mittevastavuse, mis seisneb selles, et sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mille kasutamine on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, võib kvalifitseerida „väikeseks“, kui tarbija oleks selle sõiduki ikkagi ostnud, kui ta oleks olnud selle seadme olemasolust ja toimimisest teadlik.
- 83 Vastavalt direktiivi 1999/44 artikli 2 lõikele 3 ei ole lepingule mittevastavust juhul, kui tarbija oli lepingu sõlmimise ajal teadlik või pidanud olema teadlik lepingule mittevastavusest või kui lepingule mittevastavus tuleneb tarbija tarnitud materjalist.
- 84 Siiski, nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 158, ei ole see sätte põhikohtuasjas kohaldatav, kuna vaidlust ei ole selles, et kõnealuse sõiduki müügi ajal ei teadnud DS väidetavast lepingule mittevastavusest ega ka pidanud olema sellest teadlik.
- 85 Seevastu see, kas lepingule mittevastavus on direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 6 tähenduses „väike“ või mitte, millest sõltub, kas tarbijal on õigus nõuda lepingu tühistamist, ei olene niisugusest subjektiivsest asjaolust.
- 86 Seega ei ole asjaolu, et tarbija tunnistab pärast kauba ostmist, et ta oleks selle kauba ostnud isegi siis, kui ta oleks sellisest lepingule mittevastavusest teadlik olnud, asjakohane selle kindlakstegemisel, kas lepingule mittevastavust tuleb pidada „väikeseks“.
- 87 Seda täpsustust arvestades tulebki kindlaks teha, kas direktiivi 1999/44 artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et lepingule mittevastavuse, mis seisneb selles, et sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mille kasutamine on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, võib kvalifitseerida „väikeseks“.

- 88 Kuna direktiivis 1999/44 ei ole määratletud mõistet „väike lepingule mittevastavus“, tuleb selle tähendus ja ulatus kindlaks määrata vastavalt selle tavapärasele tähendusele tavakeeles, võttes samas arvesse mõiste kasutamise konteksti ja eesmärgi, mida taotletakse õigusaktiga, mille osa see mõiste on (vt selle kohta 9. juuli 2020. aasta kohtuotsus Constantin Film Verleih, C-264/19, EU:C:2020:542, punkt 29, ja 3. juuni 2021. aasta kohtuotsus Ungari vs. parlament, C-650/18, EU:C:2021:426, punkt 83).
- 89 Arvestades kõigepealt sõna „väike“ tavapärast tähendust, viitab mõiste „väike lepingule mittevastavus“ vähese tähtsusega mittevastavusele.
- 90 Mis puudutab seejärel konteksti, milles seda mõistet kasutatakse, siis tuleb märkida, et direktiivi 1999/44 artikli 3 lõigetega 3, 5 ja 6 on kehtestatud nende parandusmeetmete rakendamise selge jada, millele tarbijal on õigus, kui kaup on lepingule mittevastav (23. mai 2019. aasta kohtuotsus Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, punkt 58).
- 91 Nii on tarbijal direktiivi artikli 3 lõike 3 esimese lõigu kohaselt kõigepealt õigus nõuda müüjalt kauba parandamist või asendamist, välja arvatud juhul, kui see on võimatu või ebaproportsionaalne (23. mai 2019. aasta kohtuotsus Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, punkt 59).
- 92 Ainult siis, kui tarbijal ei ole õigust ei lepingule mittevastava kauba parandamisele ega asendamisele või kui müüja ei ole üht neist parandusmeetmetest rakendanud mõistliku aja jooksul või ilma tarbijale märkimisväärseid ebamugavusi tekitamata, võib tarbija vastavalt direktiivi artikli 3 lõikele 5 nõuda lepingu tühistamist, välja arvatud juhul, kui kauba lepingule mittevastavus on sama direktiivi artikli 3 lõike 6 tähenduses väike (23. mai 2019. aasta kohtuotsus Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, punkt 60).
- 93 Mis puudutab lõpuks direktiivi 1999/44 eesmärgi, siis tuleb märkida, et direktiivi põhjendustest 1 ja 10–12 nähtub, et sellega on soovitud saavutada õiglane tasakaal tarbija ja müüja huvide vahel, tagades tarbijale kui lepingu nõrgemale poolele täieliku ja tõhusa kaitse juhuks, kui müüja ei täida oma lepingulisi kohustusi nõuetekohaselt, võimaldades samas arvesse võtta müüja väljendatud majanduslikke kaalutlusi (vt selle kohta 16. juuni 2011. aasta kohtuotsus Gebr. Weber ja Putz, C-65/09 ja C-87/09, EU:C:2011:396, punkt 75, ning 23. mai 2019. aasta kohtuotsus Füllä, C-52/18, EU:C:2019:447, punktid 41 ja 52).
- 94 Seega, nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 160, saab lepingu tühistamist, mis kujutab endast tarbija kõige tugevamat õiguskaitsevahendit, nõuda ainult juhul, kui lepingule mittevastavus on piisavalt oluline.
- 95 Mis puudutab käesoleval juhul sõidukis sellise katkestusseadme olemasolu, mille kasutamine on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, siis nähtub käesoleva kohtuotsuse punktidest 49–52, et sellise seadmega varustatud sõidukitüübile ei või tüübikinnitust anda. Lisaks tuleb märkida, et niisugune sõiduk ei saa järgida heitkoguste piirnorme, mis on ette nähtud selle määruse I lisas. Ent määruse põhjendustes 1 ja 4–6 on rõhutatud, kui oluline on tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja täpsemalt oluliselt vähendada diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi (NOx) heitkoguseid, et parandada õhu kvaliteeti ja järgida saaste piirnorme.
- 96 Seega ei saa sõidukis sellise katkestusseadme olemasolu, mille kasutamine on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, pidada väikeseks lepingule mittevastavuseks direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 6 tähenduses.

- 97 Järelikult tuleb kolmandale küsimusele vastata, et direktiivi 1999/44 artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et lepingule mittevastavust, mis seisneb selles, et sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mille kasutamine on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, ei või kvalifitseerida „väikeseks“, isegi kui tarbija oleks selle sõiduki ikkagi ostnud, kui ta oleks olnud selle seadme olemasolust ja toimimisest teadlik.

Kohtukulud

- 98 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

- 1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiivi 1999/44/EÜ tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta artikli 2 lõike 2 punkti d tuleb tõlgendada nii, et 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, kohaldamisalasse kuuluval mootorsõidukil ei ole 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 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud.**
- 2. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseade, mis muu hulgas tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes siis, kui välistemperatuur on vahemikus 15–33 Celsiuse kraadi, võib olla selle sätte alusel põhjendatud üksnes tingimusel, et on tõendatud, et seade vastab kitsalt vajadusele vältida heitgaasi tagastussüsteemi mõne detaili toimimise häirete tõttu 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 määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a 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.**
- 3. Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et lepingule mittevastavust, mis seisneb selles, et sõiduk on varustatud katkestusseadmega, mille kasutamine on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud, ei või kvalifitseerida „väikeseks“, isegi kui tarbija oleks selle sõiduki ikkagi ostnud, kui ta oleks olnud selle seadme olemasolust ja toimimisest teadlik.**

Allkirjad