

**Kohtuasi C-145/20****Eelotsusetaotlus****Saabumise kuupäev:**

24. märts 2020

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

17. märts 2020

**Hageja:**

DS

**Kostja:**

Porsche Inter Auto GmbH &amp; Co KG

Volkswagen AG

---

[...]

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) tegi [...] kohtuasjas hageja DS [...] *versus* esimene kostja Porsche Interauto GmbH & Co KG Zweigniederlassung AVEG Linz-Leonding, 4060 Linz-Leonding [...] ja teine kostja Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg [...] Saksamaa [...], seoses 25 989,58 euro suuruse nõudega [...], lahendades hageja kassatsioonkaebust Oberlandesgericht Linz'i (liidumaa kõrgeim kohus Linzis) kui apellatsioonikohtu 4. aprilli 2019. aasta otsuse peale, [...] millega jäeti muutmata Landesgericht Linzi (liidumaa kohus Linzis) 12. detsembri 2018. aasta otsus [...], kinnisel kohtuistungil järgmise

kohtumääruse

[lk 2]

Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmised eelotsuse küsimused:

1. Kas 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; eestikeelne eriväljaanne 15/04, lk 223) 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 (ELT 2007, L 171, lk 1), 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 ja artikli 5 lõike 2 tähenduses, aga sõidukitüübile antud EÜ tüübikinnitus on endiselt kehtiv, millest tulenevalt saab sõidukit kasutada liikluses?

2. Kas määruse (EÜ) 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 [lk 3] heitgaasitagastus toimib tõhusalt piiratud tingimustel, mis esinevad Euroopa Liidus piirkonniti ainult poole aasta vältel?

3. Kas direktiivi 1999/44/EÜ artikli 3 lõiget 6 tuleb tõlgendada nii, et lepingule mittevastavust, mis seisneb sõidukile määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 kohaselt koostoimes artikli 5 lõikega 2 keelatud katkestusseade paigaldamises, tuleb käsitada eelviidatud sätte tähenduses väiksena, kui ostja oleks sõiduki omandanud ka katkestusseadme olemasolust ja selle toimest teadlik olles?

## Põhjendused

### A. Asjaolud

Teine kostja toodab sõidukeid ja esimene kostja on nende sõidukite sõltumatu edasimüüja. Hageja on tarbija, kes ostis 21. detsembril 2013 esimeselt kostjalt teise kostja toodetud sõiduauto. Pooled ei vaidle selle üle, et sõiduk kuulub 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; edaspidi „määrus nr 715/2007“) kohaldamisalasse. Sõiduk on varustatud heitstandardile Euro 5 vastava EA 189 tüüpi diiselmootoriga. Selle mootori puhul toimub heitgaasitagastus mootori juhtploki paigaldatud tarkvara abil kahel režiimil (nn

ümberlülitusloogika). Esimene režiim rakendus ainult heitmete kontrollimenetluse raames laboritingimustel ja sel juhul toimus heitgaasi tagastamine suuremas koguses kui sõiduki tavapärasel kasutamisel, mil rakendus teine režiim. Pädeva asutusena andis Saksa Kraftfahrt-Bundesamt (Saksamaa transpordiamet; edaspidi „KBA“) kõnealusele sõidukitüübile EÜ tüübikinnituse. Ümberlülitusloogika [lk 4] kohta tüübikinnitusasutusele teavet ei esitatud. Kui KBA oleks olnud ümberlülitusloogika olemasolust teadlik, siis ei oleks ta asjaomasele sõidukitüübile EÜ tüübikinnitust andnud.

Hageja oleks ostnud sõiduki ka juhul, kui ta oleks kõnealusest petutarkvarast teadnud.

KBA tegi 15. oktoobril 2015 (Saksa) määruse mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike EÜ tüübikinnituse kohta (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 lõike 2 alusel teisele kostjale tagantjärele ettekirjutuse täita EÜ tüübikinnituse lisasätet, mis sisaldas (muu hulgas) kohustust eemaldada tüübikinnitusega kinnitatud heitestandardile Euro 5 vastavalt EA189 tüüpi mootorilt keelatud katkestusseadmed, et tagada mootori nõuetekohasus. KBA kinnitas oma 20. detsembri 2016. aasta kirjas teisele kostjale, et rakenduse andmete muudatus on sobiv, et saavutada nimetatud sõidukite nõuetekohasus. Kõnealuse sõidukitüübi EÜ tüübikinnitust seetõttu ei tühistatud ega võetud tagasi.

15. veebruaril 2017 laskis hageja teha asjaomasele sõidukile viidatud kirjas nimetatud tarkvarauuenduse. Uuendusega asendati ümberlülitusloogika tarkvaralahendusega, mis juhib heitkoguseid vähendavat režiimi nii, et seda ei kasutata enam üksnes katserežiimil, vaid ka sõidurežiimil, aga see toimib tõhusalt ainult välistemperatuuri vahemikus 15 °C kuni 33 °C (nn temperatuurivahemiku süsteem).

#### B. Poolte väited

Hageja esitas esimese kostja vastu kahju hüvitamise, puuduste kõrvaldamise ja lepingu vaidlustamise nõuded [lk 5], tuginedes tema tahte puudumisele, ja teise kostja vastu kahju hüvitamise nõude. Ta nõuab ostuhinna tagasimaksmist sõiduki tagastamise vastu, teise võimalusena hinna alandamist ja kolmanda võimalusena kostjate vastutuskohustuse tuvastamist sõidukile keelatud katkestusseadme paigaldamisega tekitatud kahju eest. Sõiduk on puudusega, sest ümberlülitusloogika süsteem on keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses. Tarkvarauuendusega puudust ei kõrvaldatud. Tarkvarauuenduse tõttu võib sõiduki väärtus tulevikus langeda ja sellest tulenevalt tekkida kahju.

Kostjad leiavad, et nii ümberlülitussüsteem kui ka temperatuurivahemiku süsteem ei ole kumbki katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses

ja seetõttu pole need ka keelatud. Oberster Gerichtshofis (Austria kõrgeim üldkohus) toimunud menetluses mõõnsid nad, et temperatuurivahemiku süsteem on katkestusseade. See on nende hinnangul aga määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 järgi lubatud ja samasuguse hinnangu andis ka KBA.

### C. Senine menetlus

Esimese astme kohus jättis hagi rahuldamata.

Apellatsioonikohus jättis hageja apellatsioonkaebuse rahuldamata. Sõiduk pole puudusega, sest tänu uuendusele ei pea hageja kartma, et tüübikinnitusasutus keelab sõiduki kasutamise. Kõik sõiduki varasemad puudused kõrvaldati tarkvarauuendusega. Tehnoloogia, millega vähendatakse tagastatava heitgaasi kogust välistemperatuuri vahemikus 15 °C kuni 33 °C, on aga määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt **[lk 6]** lubatud, sest see on vajalik mootori kaitsmiseks kahjustuste eest.

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) peab lahendama hageja kassatsioonkaebuse, millega hageja taotleb hagi rahuldamist.

### D. Asjakohased õigusnormid

Määruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 määratletakse katkestusseadme mõiste sama määruse ja selle rakendusmeetmete tähenduses järgmiselt:

*„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“.*

Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõiked 1 ja 2 on sõnastatud järgmiselt:

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

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

*a) seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks, [...]“.*

Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määruse (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja

kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) [lk 7] heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2008, L 199, lk 1, edaspidi „määrus nr 692/2008“), artikli 3 lõike 9 kolmas lõik on sõnastatud järgmiselt:

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

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; eestikeelne eriväljaanne 15/04, lk 223; edaspidi „direktiiv 1999/44“) artikli 2 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

*„Müüja peab tarbijale üle andma müügilepingule vastava kauba.“*

Direktiivi 1999/44 artikli 2 lõige 2 on sõnastatud järgmiselt:

*„Tarbekaup loetakse lepingule vastavaks, kui: [...]“*

*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.“*

Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõige 6 on sõnastatud järgmiselt:

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

Austria tsiviilseadustiku (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „ABGB“) § 922 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

*„Asja tasu eest võõrandanud müüja vastutab asja lepingutingimustele vastavuse eest. Samuti vastutab ta 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.“ [lk 8]*

ABGB § 932 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

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

ABGB § 932 lõike 4 esimene lause on sõnastatud järgmiselt:

*„Kui nii parandamine kui ka asendamine on võimatu või on müüja jaoks seotud ebaproportsionaalselt suurte kuludega, siis on ostjal õigus nõuda hinna alandamist või juhul, kui tegemist ei ole pisipuudusega, lepingu tagasitühtmist.“*

(Saksa) määrus mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike EÜ tüübikinnituse kohta (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 lõige 2 on sõnastatud järgmiselt:

*„2. Et kõrvaldada esinevad puudused ja tagada juba kasutusele võetud sõidukite, nende osade või eraldi seadmestike vastavus kinnitatud tüübile, võib Kraftfahrt-Bundesamt [Saksamaa transpordiamet] tagantjärele vastu võtta veel lisasätteid.“*

#### E. Eelotsusetaotluse põhjendused

1.1. Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) peab kontrollima, kas hageja ostetud sõidukil oli üleandmise ajal puudus ja kas see puudus on kõrvaldatud, samuti seda, kas teine kostja on tekitanud hagejale kahju.

1.2. Kui ilmneb, et asjal on puudus, mida saab kõrvaldada, siis näeb ABGB § 932 lõige 1 esimese võimalusena ette õiguse esitada asja parandamise nõue. Parandamisega tuleb viia asi vastavusse lepingutingimustega [...]. Asja parandamise nõude lõppemiseks peab asja üleandja [lk 9] avaldama ja tõendama, et ta on asja parandamisega puuduse kõrvaldanud [...].

1.3. Sooritus on puudusega ABGB § 922 tähenduses, kui see jääb kvalitatiivselt või kvantitatiivselt maha omadustest, mida tavaliselt eeldatakse või millele vastavust kinnitatakse [...].

1.4. Austria kohtupraktikas lähtutakse sellest, et sõiduauto peab olema saanud kõik liikluses kasutamiseks vajalikud ametlikud load [...].

2.1. Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) leiab, et hagejale üleandmise ajal müügilepingu esemel olemas olnud ümberlülitusloogikat tuleb pidada keelatud katkestusseadmeks määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses koostoimes artikli 5 lõikega 2 [...]. See tuleneb asjaolust, et just kõnealune konstruktsiooniosa määrab kindlaks parameetrid, millest nähtub, kas sõidukit kasutatakse katkestendil või tegelikus liikluses, ja rakendab sellest olenevalt suuremas või väiksemas koguses heitgaasi tagastamise töörežiimi. See mõjutab heitgaasitagastust, see tähendab heitekontrollisüsteemi ühte osa. Väiksemas koguses heitgaasi tagastamise režiimi rakendamine sõiduki tegeliku kasutamise ajal vähendab heitekontrollisüsteemi tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel [lk 10] (vt määruse nr 715/2007 artikli 3 punkt 10). Seoses ümberlülitusloogikaga ei ole kostja väitnud, et esineks asjaolusid, mis võimaldaksid kaaluda erandit katkestusseadme kasutamise keelust määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses.

2.2. Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) eeldab, et hageja ostetud sõiduk oli igal juhul puudusega ABGB § 922 tähenduses, sest pädevale tüübikinnitusasutusele ei esitatud andmeid keelatud katkestusseadme kohta, mis tõi kaasa EÜ tüübikinnituse kehtetuks muutumise. See väljendus EÜ tüübikinnitust käsitlevate lisasätete vastuvõtmises KBA poolt.

2.3. Esimese küsimusega soovitakse teada saada, kas sõiduk oli puudusega ka seetõttu, et esimese kostja kohustuseks oli üle anda sõiduk, millele pole paigaldatud keelatud katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses koostoimes artikli 5 lõikega 2. Kui see on nii, siis tuleb kontrollida, kas pärast tarkvarauuenduse tegemist oli [sõidukil] endiselt keelatud katkestusseade. See on teise küsimuse ese. Kolmas küsimus käsitleb tarkvarauuenduse tegemise järgsete puuduste õiguslikke tagajärgi.

2.4. Lepingutingimustele mittevastavuse hindamine on asjakohane ka teise kostja vastutuse hindamise seisukohast, sest hageja arvates tuleneb tema kahju peamiselt lepingu sisule mittevastava sõiduki ostmisest ja keelatud katkestusseadme olemasolust. [lk 11]

#### Esimene küsimus

3.1. Vastus küsimusele, kas pelgalt see, et pädev tüübikinnitusasutus kiitis tarkvarauuenduse heaks, tähendab ühtlasi müüdüd asja parandamist, oleneb hinnangust selle kohta, millise kohustuse pidi asja üleandja müügilepingu järgi täitma.

3.2. Hageja õigusliku käsitluse kohaselt ei piirdu müügilepingujärgne kohustus sellega, et [sõidukil] peab olema EÜ tüübikinnitus, vaid hõlmab ka seda, et sõidukil ei tohi olla keelatud katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses koostoimes artikliga 5.

4.1. Direktiivi 1999/44 artikli 2 lõige 2 reguleerib tingimusi, mille puhul eeldatakse, et tarbekaubad vastavad lepingule. Õiguskirjanduses on seda mõistatud nii, et direktiivist nähtub, mida tuleb eeldada seoses lepingulise kokkuleppe sisuga ehk millistele tingimustele peab müüdüd asi vastama [...], millest tulenevalt saab juhul kui müüdüd asi ei vasta direktiivis sätestatud nõuetele, eeldada, et lepingut on rikutud. Asja üleandja peab sel juhul tõendama, et tegelikult lepitati kokku teisiti. See tähendaks ostja tõendamiskoormise kergendamist erinevalt ABGB kontseptsioonist, mille kohaselt peab ostja tõendama nii asja lepingutingimustele mittevastavust kui ka lepingu sisu [...]. [lk 12]

4.2. Kauba tavapärased omadused ja toimivus, mida tarbija „võib põhjendatult eeldada“, tuleb kindlaks teha Euroopa tarbijamudelidest lähtudes [...].

4.3. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul võib seda mõista nii, et keskmine tarbija, kes on piisavalt informeeritud, mõistlikult tähelepanelik ja arukas (Euroopa Kohtu 8. aprilli 2003. aasta otsus *Pippig Augenoptik*, C-44/01,

EU:C:2003:205, punkt 55; 8. veebruari 2017. aasta otsus *Carrefour Hypermarches*, C-562/15, EU:C:2017:95, punkt 31), eeldab sellise toote puhul nagu mootorsõiduk, mis teadaolevalt peab vastama normatiivsetele nõuetele, et neid nõudeid järgitakse. Näib loomulik, et õiguskorraga ettenähtu järgimine on osa tarbija põhjendatud ootusest. Eespool kirjeldatud arusaamaga direktiivi 1999/44 artikli 2 lõike 2 punktist d ei tarvitse olla vastuolus tõsiasi, et sõidukitüübid peavad läbima tüübikinnitusprotsessi. Samuti ei oleks sellest tulenevalt määrava tähtsusega, kas sellise tarkvara nagu ümberlülitusloogika puudumine oli ostjale subjektiivselt oluline.

4.4. Selline tõlgendus võimaldab järeldada, et mootorsõiduki müüja peab tagama tavapäraseks kasutamiseks nõutava tüübikinnituse olemasolu ABGB § 922 tähenduses, aga ka selle, et sõiduk ei sisalda keelatud konstruktsioonelemente.

#### Teine küsimus [lk 13]

5.1. Kui esimesele küsimusele vastatakse eitavalt, tuleb lähtuda esimese kostja kohustusest anda üle sõiduk, millele ei ole paigaldatud keelatud katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses koostoimes artikli 5 lõikega 2. Sel juhul oleks hageja poolt ABGB § 932 lõike 1 alusel esitatud asja parandamise nõude eesmärk selle olukorra taastamine.

5.2. Püüet parandada sõidukit tarkvarauuendusega ei saa hinnata tulemuslikuks ainult selle põhjal, et KBA ei ole EÜ tüübikinnitust tühistanud või tagasi võtnud. Pigem tuleb kontrollida, kas ostetud sõidukil on endiselt keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses.

5.3. Selleks on käesoleval juhul määrava tähtsusega, kas temperatuurivahemikku hõlmav praegune tarkvaralahendus kuulub määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a sätestatud erandi alla, millele tuginevad kostjad, või on see põhimõtteliselt välistatud, nagu leiab hageja. Hageja märgib oma seisukoha põhjenduseks, et temperatuurivahemiku süsteemi tõttu kasutatakse katkestusseadet sedavõrd ulatuslikult, et see muudaks määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 ette nähtud reegli ja erandi suhte vastupidiseks.

6.1. Lisaks siseturu toimimise tagamisele järgib määrus nr 715/2007 mootorsõidukite tüübikinnituse jaoks ühtseid tehnilisi eeskirju kehtestades ka eesmärki tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse (määruse nr 715/2007 põhjendus 1). Õhu kvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtustele vastamiseks on eriti vajalik [lk 14] vähendada oluliselt diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi heitkoguseid (määruse nr 715/2007 põhjendus 6).

6.2. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul viitavad need eesmärgid sellele, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teises lauses sätestatud erandeid tuleb tõlgendada kitsalt.

6.3. Määruse nr 692/2008 artikli 3 lõike 9 kolmanda lõigu kohaselt peab tootja esitama tüübikinnitusasutusele teabe heitgaasi tagastussüsteemi toimimise kohta,

sealhulgas selle toimimise kohta madalatel temperatuuridel. Sellest sättest järeldub Oberster Gerichtshof'i (Austria kõrgeim üldkohus) hinnangul, et ainuüksi „madalate“ temperatuuride esinemise sagedus ei välista toimiva heitgaaside tagastussüsteemi nõuet.

6.4. Temperatuurivahemiku tehnoloogia kasutamise tulemusel juhitakse heitgaasitagastust nii, et heitekontrollirežiim toimib tõhusalt ainult välistemperatuuri vahemikus 15 °C kuni 33 °C.

6.5. On ilmselge, et Euroopa Liidu teatavas osas, näiteks ka Austrias on keskmine temperatuur mitme kalendrikuu jooksul alla 15 °C (vt näiteks <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, vaadatud 17. märtsil 2020, mille kohaselt oli Viinis 2018. aastal kuuel kuul kaheteistkümnest keskmine temperatuur alla 15 °C). Seega jääb välistemperatuur märkimisväärsel osal aastast väljapoole vahemikku, mille puhul vaidlusaluse sõidukitüübi heitgaaside tagastussüsteem toimib tõhusalt. Kostjate vastuväide tugineb sisuliselt sellele, et [lk 15] sätestatud erandi (määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkt a) alusel võivad nad ligikaudu poole aasta vältel katkestusseadme kasutamise keeldu eirata.

6.6. Nii erandite kitsalt tõlgendamise põhimõte (vt Euroopa Kohtu 11. detsembri 2014. aasta otsus *Rynes*, C-212/13, EU:C:2014:242, punkt 29; kohtujurist Bot'i 20. juuni 2013. aasta ettepanek kohtuasjas *Gomes Viana Novo jt*, C-309/12, EU:C:2013:419, punkt 26) kui ka määrusega nr 715/2007 taotletav eesmärk vähendada lämmastikoksiidi heitkoguseid võivad kinnitada seisukohta, et sedavõrd ulatusliku katkestusseadme kasutamise puhul ei saa ühele määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teises lauses ette nähtud eranditest mingil juhul tugineda.

### Kolmas küsimus

7.1. Austria kohtupraktika kohaselt tuleb selle kontrollimisel, kas tegemist on lepingust taganemise õiguse kasutamist välistava pisipuudusega ABGB § 932 lõike 4 tähenduses, objektiivselt kaaluda lepinguosaliste huve lähtudes konkreetse lepingu ja konkreetse juhtumi asjaoludest [...].

7.2. Kolmas küsimus on ajendatud sellest, et ABGB § 932 lõike 4 esimest lauset käsitlevas õiguskirjanduses ollakse seisukohal, et pisipuudusega on tegemist (ainult) juhul, kui ostja oleks sõlminud lepingu ka puudusest (käesolevas asjas katkestusseadme olemasolu ja toime) teadlik olles, olgugi et teistel tingimustel [...]. [lk 16]

Direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 6 sõnastus ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul sedavõrd selge, et tegemist oleks *acte clair*-juhtumiga.

[...]

Viin, 17. märtsil 2020

[...] [märkused menetluse kohta]