

**Kohtuasi C-138/20**

**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1**

**Saabumise kuupäev:**

13. märts 2020

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Landgericht Stuttgart (Stuttgarti esimese astme kohus, Saksamaa)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

13. märts 2020

**Hageja:**

O.

**Kostja:**

P.

---

**Põhikohtuasja ese**

Sõidukites katkestusseadmete kasutamise lubatavus

**Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus**

Liidu õiguse tõlgendamine, ELTL artikkel 267

**Eelotsuse küsimused**

**1. Mõiste „katkestusseade“ tõlgendamine**

1-1: *Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et mõiste „konstruktsioonelement“ hõlmab üksnes füüsilise moodustise mehaanilisi osi?*

*Juhul kui küsimusele 1-1 vastatakse eitavalt:*

1-2: Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 **artikli 3 punkti 10** tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et heitekontrollisüsteem hõlmab vaid heitgaaside puhastusseadet, mis on mootoriagregaadile – näiteks diisli oksüdatsioonikatalüsaatorite, tahmafiltrite, NO<sub>x</sub> vähendamise katalüsaatorite kujul – lisatud?

1-3: Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 **artikli 3 punkti 10** tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et heitekontrollisüsteem hõlmab nii mootoriseseid kui ka mootoriväliseid heitkoguste vähendamise meetmeid?

## 2. Mõiste „normaalne kasutamine“ tõlgendamine

2-1: Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 **artikli 5 lõiget 1** tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et mõiste „normaalne kasutamine“ hõlmab vaid uue Euroopa sõidutsükli sõidutingimusi?

Juhul kui küsimusele 2-1 vastatakse eitavalt:

2-2: Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 **artikli 4 lõiget 1 koosmõjus [artikli] 5 lõikega 1** tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et tootja peab tagama, et määruse I lisas sätestatud piirväärtusi tuleb järgida ka igapäevasel kasutamisel?

Juhul kui küsimusele 2-2 vastatakse jaatavalt:

2-3: Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 **artikli 5 lõiget 1** tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et mõiste „normaalne kasutamine“ kirjeldab tegelikke sõidutingimusi igapäevasel kasutamisel?

Juhul kui küsimusele 2-3 vastatakse eitavalt:

2-4: Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 **artikli 5 lõiget 1** tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et mõiste „normaalne kasutamine“ kirjeldab tegelikke sõidutingimusi igapäevasel kasutamisel, võttes aluseks keskmise kiiruse 33,6 km/h ja maksimaalkiiruse 120,00 km/h?

## 3. Temperatuurist sõltuvate heitevähendussüsteemide lubatavus

3-1: Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 **artikli 5 lõiget 1** tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et keelatud on sõidukivarustus, mille puhul on heitgaasi tagastuse määr heitkoguseid eeldatavasti mõjutava osa konstruktsiooni tõttu reguleeritud selliseks, et [see] tagab heite madala taseme vaid temperatuuril 20 °C kuni 30 °C ja väljaspool nimetatud temperatuurivahemikku see järk-järgult väheneb?

Juhul kui küsimusele 3-1 vastatakse eitavalt:

3-2: Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 **artikli 5 lõiget 2** tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et katkestusseade on ikkagi keelatud, kui väljaspool

*temperatuurivahemikku 20 °C kuni 30 °C töötab see mootori kaitseks pidevalt, mistõttu heitgaasitagastuse määr märkimisväärselt väheneb?*

**4. Mõiste „vajalik“ tõlgendamine erandit ette nägeva koosseisutunnuse tähenduses**

4-1: *Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et katkestusseadmete kasutamine on viidatud sätte tähenduses vajalik ainult siis, kui mootori kaitset kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutut kasutamist ei olnud võimalik tagada ka juhul, kui kasutati tüübikinnituse väljastamise ajal asjaomase sõidukimudeli jaoks kättesaadavat tipp tehnoloogiat?*

*Juhul kui küsimusele 4-1 vastatakse eitavalt:*

4-2: *Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et katkestusseadmete kasutamine ei ole viidatud sätte tähenduses vajalik, kui mootori juhtimise parameetrid on valitud selliselt, et harilikult oodatavate temperatuuride tõttu ei toimi temperatuurist sõltuv heitgaasipuhastus suuremal osal aastast või toimib vaid piiratud?*

**5. Mõiste „kahju“ tõlgendamine erandit ette nägeva koosseisutunnuse tähenduses**

5-1: *Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et kahjustuste eest tuleb kaitsta ainult mootorit?*

5-2: *Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et mõiste „kahju“ ei hõlma niinimetatud kuluvate osade (nt heitgaasitagastusklapp) kahjustusi?*

5-3: *Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et kahju või õnnetusjuhtumi eest tuleb kaitsta ka sõiduki muid osi, eelkõige heitgaasisüsteemi lisatud osi?*

**6. Õiguslikud tagajärjed ja karistused Euroopa Liidu õiguse rikkumise korral**

6-1: *Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 4 lõike 1 teist lõiku, artikli 4 lõike 2 teist lõiku, artikli 5 lõikeid 1 ja 2 ning artiklit 13 tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et need kaitsevad ka sellise isiku vara, kes on ostnud sõiduki, mis määruse (EÜ) nr 715/2007 nõuetele ei vasta?*

*Juhul kui küsimusele 6-1 vastatakse eitavalt:*

- 6-2: *Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 4 lõike 1 teist lõiku, artikli 4 lõike 2 teist lõiku, artikli 5 lõikeid 1 ja 2 ning artiklit 13 tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et liikmesriigid peavad ette nägema sanktsioonide korra, mis annab soovitava toime (effet utile) kaalutlustel sõiduki ostjatele hagemisõiguse, et saavutada turgu korrastavate liidu õigusnormide järgimine?*
- 6-3: *Kas direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõiget 1 ja [artikli] 26 lõiget 1 tuleb tõlgendada ja kohaldada nii, et tootja rikub direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõikes 1 sätestatud kohustust väljastada kehtiv vastavustunnistus, kui ta on paigaldanud sõidukisse keelatud katkestusseadme määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses ja sellise sõiduki turulelaskmine rikub direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 lõikest 1 tulenevat keeldu müüa sõidukeid ilma kehtiva vastavustunnistusega?*
- 6-4: *Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ mõtte ja eesmärgiga on kooskõlas, et määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisas sätestatud piirväärtused ja/või direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõikes 1 koosmõjus määrusega (EÜ) nr 385/2009 viidatud vastavustunnistus panevad aluse ostjat kaitsvatele õigustele, millest tuleneb, et määruuses sätestatud kvaliteedipõhiste piirväärtuste ületamise ja/või turulelaskmist reguleerivate õigusnormide rikkumise korral ei anna liidu õigus tootjale õigust kasutada ostulepingu tagasitaitmisel tasaarveldamist sõiduki kasutamisest saadud hüvega?*

### **Viidatud liidu õigusnormid**

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; edaspidi „määrus nr 715/2007“)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuli 2008. aasta määrus (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) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2008, L 199, lk 1; edaspidi „määrus nr 692/2008“)

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 seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1; edaspidi „direktiiv 2007/46“)

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

### **Viidatud riigisisised õigusnormid**

Saksa tsiviilseadustik (Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „BGB“), §-d 823 ja 826

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“), §-d 6 ja 27

### **Asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte**

- 1 Hageja ostis 30. mail 2012 kostjalt, kes on Saksa autotootja, uue sõiduki „Porsche Cayenne Diesel Tiptronic“ brutohinnaga 71 156,66 eurot. Kostja väitel vastab kõnealune sõiduk tingimustele, mis on esitatud diiselmootoriga sõidukite klassifitseerimiseks heiteklassi „Euro 5“. Kas see on nii ka tegelikult, on poolte vahel vaidluse all.
- 2 Nüüdseks on hageja jõudnud seisukohale, et sõidukisse paigaldatud juhtimistarkvara, mis temperatuurist sõltuvalt sekkub heitgaasipuhastusse, on keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007 tähenduses. Seetõttu esitas ta kostjale ostulepingu tagasitäitmise nõude, seades tähtajaks 14. veebruari 2019, kostja aga keeldus lepingu tagasitäitmisest.
- 3 Vaieldamatult kasutab kostja niinimetatud mootorisest heitgaasitagastust. Mootori põlemiskambris tekkiva lämmastikoksiidi heite vähendamiseks juhitakse osa heitgaasist tagasi mootori sisselaskesüsteemi ja see osaleb uuesti põlemisprotsessis. Heitgaasitagastus toimib aga piiramatult ainult temperatuurivahemikus 20° C kuni 30° C (niinimetatud termoaken). Kui välistemperatuur on madalam, siis see väheneb või lülitub täielikult välja.
- 4 Saksamaal sõidukite tüübikinnituse väljastamiseks pädev asutus (Kraftfahrt-Bundesamt) ei ole seni andnud korraldust vaidlusaluse sõiduki ja sama tüüpi sõidukite tagasikutsumiseks.

### **Põhikohtuasja poolte peamised argumendid**

- 5 Hageja leiab, et termoakna kasutamine on põhimõtteliselt keelatud. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 esimest lauset eirates kasutab kostja tarkvara, mis kontrollib mootorisest heitgaasitagastust ja selle tõhusust sõltuvalt välistemperatuurist. Seeläbi muudetakse heitekontrollisüsteemi ühe osa toimivust määruse artikli 3 punkti 10 tähenduses, vähendades nii heitekontrollisüsteemi

tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ja kasutamisel.

- 6 Määruse nr 715/2007 I lisas ette nähtud heitkoguste piirväärtusi ei tule järgida mitte ainult uue Euroopa sõidutsükli raames, vaid ka normaalse kasutamise korral, st igapäevasel kasutamisel.
- 7 Kostja ei eita, et ta kasutab katkestusseadet, kuid tema hinnangul on see määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teisest lausest tulenevalt lubatav. Viidatud sätte kohaselt võib tootja võtta meetmeid osade kaitseks kahjustuste eest. Käesoleval juhul on vaja heitgaasitagastust sõltuvalt välistemperatuurist vähendada, kuna vaid nii saab ennetada diiselmootori tahmumise ohtu.
- 8 Pealegi on ebaoluline, milline on sõiduki heitkoguste tase igapäevasel kasutamisel. Euro-standarditega ette nähtud heitkoguste piirväärtused on seotud üksikasjalikult sätestatud katsetingimustega, millest tulenevalt on määrav vaid nendes tingimustes välja selgitatud heitkoguste tase.

### **Eelotsusetaotluse põhjenduse lühikokkuvõte**

- 9 Hageja ei saa küll enam esitada ostulepinguga seotud nõudeid, kuid tal võib olla õigus esitada „lepinguvälisest kahjust“ tulenevaid nõudeid, tuginedes esiteks BGB § 823 lõikele 2 koosmõjus määrusega nr 715/2007 ja/või EG-FGV § 6 lõikega 1 ja § 27 lõikega 1, teiseks BGB §-le 826.
- 10 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kaldub arvama, et õigus nende nõuete esitamiseks on olemas. Esiteks nõuab BGB § 823 lõige 2, et rikutud oleks „teise isiku kaitseks mõeldud seadust“. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates on määrus nr 715/2007 selline kaitsev seadus. Teiseks võib tegemist olla ka „teisele heade kommete vastasel viisil tahtlikult tekitatud kahjuga“ BGB § 826 tähenduses. Selleks et teha asjas lõplik otsus, tuleb siiski selgitada, kas kostja kasutab tõepoolest määruse nr 715/2007 kohaselt keelatud katkestusseadet. Kui see on nii, siis oleks direktiivi 2007/46 artikli 18 kohaselt nõutav vastavustunnistus kehtetu, mis tähendaks seda, et rikutud on EG-FGV-d, millega on kõnealune direktiiv võetud üle Saksa õigusesse.
- 11 Kuna „diisliskandaali“ käsitlev Saksa kohtute tõlgenduspraktika on erinev, esinevad kahtlused määruse nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46 tõlgendamise suhtes. Neid kahtlusi saab kõrvaldada ainult Euroopa Kohus oma otsusega.
- 12 Euroopa Kohtule esitatavad küsimused jagunevad kuude temaatilisse rühma.

#### **1. Mõiste „katkestusseade“**

- 13 Määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 sõnastusest lähtudes tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtul küsimus, kas mõiste „konstruktsioonielement“ hõlmab üksnes mehaanilisi osi füüsilise moodustise tähenduses (küsimus 1-1).

- 14 Kui konstruktsioonelemendi mõistet tuleks tõlgendada sedavõrd kitsalt, siis ei hõlmaks see mootori elektroonilist juhtimist ja asjaomast tarkvara. Mõiste asukoht määruses, kus on loetletud paljud tänapäeval valdavalt – või vähemasti ka – elektrooniliselt juhitavate sõiduautode ajamisüsteemide parameetrid, räägib selgelt selle kasuks, et mõistet ei saa kitsendada vaid mehaanilis-füüsilistele moodustistele. Määruse ingliskeelsest versioonist, milles enne parameetrite loetelu sisaldub lauseosa „any element of design which senses [...]“, nähtub, et kõnealune mõiste hõlmab ka väljatöötatud tarkvara.
- 15 Peale selle tuleb selgeks teha, kas mõiste „katkestusseade“ määratluses sisalduv mõiste „heitkontrollisüsteem“ hõlmab heitgaasitagastuse näol ka süsteeme heitkoguste piiramiseks nende tekkimise kohas, st mootori põlemiskambris, või tähistab see vaid mootoriväliseid heitgaasipuhastusseadet tahmafiltrite ja lämmastikoksiidi vähendamise katalüsaatorite kujul (küsimus 1-2). Viimati nimetatud mõistet ei ole määruses nr 715/2007 määratletud.
- 16 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei tule teha vahet mootorisest ja mootorivälisest meetmete vahel, kuna kõik määruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 loetletud parameetrid hõlmavad tehnilisi protsesse, mis mõjutavad heitkoguste tekkimist ja vähendamist, kusjuures „mootori pöörlemiskiirus“ on selgelt mootorisisene tegur.
- 17 Puudub ka alus võtta mõiste „heitkontrollisüsteem“, mille legaldefiniitsioon puudub, välja mõiste „katkestusseade“ kontekstist. Küsimusega 1-3 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus välja selgitada, kas vahetegemine mootorisest ja mootorivälisest tegurite vahel on määruse nr 715/2007 eesmärke arvestades lubatud või keelatud.

## 2. Mõiste „normaalne kasutamine“

- 18 Küsimustega 2-1 kuni 2-4 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus selgeks teha, kas määruse nr 715/2007 I lisas sätestatud piirväärtused kehtivad vaid uue Euroopa sõidutsükli katsetingimustes või tuleb neid järgida ka „normaalse kasutamise korral“ sama määruse artikli 5 lõike 1 tähenduses. Peale selle soovitakse välja selgitada, kas mõiste „normaalne kasutamine“ hõlmab *kõiki* tegelikke igapäevaseid sõidutingimusi või üksnes selliseid, mille puhul peetakse kinni uue Euroopa sõidutsükli asulasisestest ja asulavälisest kiirusparameetritest.
- 19 Määrus nr 715/2007 ei määratle, mida tuleb mõista „normaalse kasutamise“ all.
- 20 Grammatiline tõlgendamine, arvestades ka teisi keeleversioone, räägib selle kasuks, et kõnealune mõiste ei hõlma sugugi üksnes laboritingimusi, vaid selle alla kuuluvad realselt eksisteerivad, st liikluses konkreetsetel esinevad tingimused.
- 21 Kõnealust tõlgendust toetab määruse nr 715/2007 põhjendus 12, milles on märgitud, et „tuleks jätkata jõupingutusi, et [...] tagada, et need piirmäärad oleksid seotud sõidukite tegelike tulemustega nende kasutamise ajal“.

- 22 Teistsugune järeldus näib esmapilgul tulenevat määruse nr 692/2008 artikli 3 lõikest 6, mille kohaselt peab tootja tagama, et heitme katsete tulemused „vastavad kõigile käesoleva määruse katsetingimustes“ ettenähtud piirväärtustele. Määruse nr 715/2007 põhjenduses 3 on aga märgitud, et kõnealuses määruses esitatakse „sõidukite heitmete kohta põhisätteid“, kuid „tehnilised tingimused sätestatakse [...] rakendusmeetmetega“. Seega ei muuda määrus nr 692/2008 kohustusi, mis on tootjale pandud määrusega nr 715/2007, vaid näeb ette üksnes nende rakendamise. Määruse nr 715/2007 I lisas sätestatud piirväärtusi ei tule seega järgida mitte ainult katsetingimustes, vaid temperatuurist sõltumatult.
- 23 Selleks et siiski tagada tüüpiliste mõõtetulemuste tasakaalustatus veojõustendil ja igapäevasel kasutamisel, tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul arvesse võtta uut Euroopa sõidutsükli määravaid parameetreid, sõltumata sellest, milline on tavapärane välistemperatuur ja kui pikk on sõiduaeg. Uus Euroopa sõidutsükkel koosneb asulasisesest osast, mida korratakse neli korda, ja asulavälisest osast. Asulasisesest osa alguses tehakse mootori külmkäivitus (20 °C–30 °C). Seda osa iseloomustab väike kiirus ja sellest tulenevalt mootori väike koormus ja heitgaasi madal temperatuur. Asulaväline osa, mille puhul on maksimaalkiirus 120 km/h, kujutab endast kiiremat ja dünaamilisemat sõiduolekut. Uue Euroopa sõidutsükli läbimisel on 11,03 km pikkusel teelõigul keskmine kiirus 33,6 km/h.

### 3. *Temperatuurist sõltuvate heitevähendussüsteemide lubatavus*

- 24 Määrus nr 715/2007 ega määrus nr 692/2008 ei sisalda konkreetseid tehnilisi andmeid heitgaasipuhastuse süsteemi toimimise kohta. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 esimene lause sätestab siiski, et keelatud on kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad heitekontrollisüsteemide tõhusust. Seda arvestades tekib küsimus, kas temperatuurist sõltuv heitekontrollisüsteem, nn termoaken on lubatav, ja kas katkestusseadme kasutamise keeld seda üldse hõlmab. See on küsimuse 3-1 ese.
- 25 Siin aitab selgust luua määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 eelkäijaks olnud sätte analüüs. Direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punktis 2.16, mida on muudetud direktiiviga 98/69/EÜ, sisalduv katkestusseadme määratlus on sisuliselt identne. Direktiivi 70/220/EMÜ VII lisa punktis 6.1.1, mida on muudetud direktiiviga 98/69/EÜ, on selgitatud, mida mõistis liidu seadusandja 1998. aastal „ebaotstarbekate saaste vähendamise seadmete“ all: viidatud sätte kohaselt tuleb mis tahes ebaotstarbekat heite vähendamise seadet, mis põhjustab madalal temperatuuril tavapärastes kasutustingimustes heite vähendamise efektiivsuse langust, kui see ei vasta heitkoguste standarditud katsetele, käsitleda katkestusseadmena. Viidatud tervikkontekstist nähtub eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul, et ka temperatuuripõhised heitesüsteemid olid juba ammu enne määruse nr 715/2007 vastuvõtmist põhimõtteliselt keelatud.
- 26 Juhuks, kui Euroopa Kohus peaks temperatuurist sõltuvat heitgaasitagastust pidama põhimõtteliselt lubatavaks, esitatakse küsimus 3-2. Sellega soovib



eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas lubatud on kasutada katkestusseadet, mis väljaspool temperatuuriakent 20 °C kuni 30 °C töötab mootori kaitseks pidevalt.

- 27 Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teine lause sätestab punktides a–c katkestusseadmete kasutamise keelust kolmel juhul tehtava erandi. Punkti a kohaselt on katkestusseadmete kasutamine erandkorras lubatud juhul, kui „seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks“. Punkt b näeb ette katkestusseadme kasutamise võimaluse juhul, kui see „töötab ainult kuni mootori käivitamiseni“. Punkti c kohaselt on lubatud katkestusseadmeid kasutada, kui „tingimused sisalduvad olulisel määral katsemenetluses, mida viiakse läbi kütuseaurude ja summutitorust väljuvate heitgaaside keskmiste koguste kontrollimiseks“.
- 28 Kõnealustest erandit ettenägevatest sätetest, eelkõige määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punktides b ja c tuleneb vastupidi kostja seisukohale, et katkestusseadme kasutamine seondub kitsalt piiritletud ajaliste akendega: ühelt poolt mootori käivitusfaas ja teiselt poolt katsetsükli tingimused.
- 29 Punktis a ette nähtud võimaluse tõlgendamine selliselt, et mootori ja selle osade kaitse aspekt võib olla keelu kohaldamata jätmiseks piisav ilma ajalise piiranguta, toob kaasa vastuolu liidu õiguse muude asjakohaste õigusnormidega. Kõnealuste erandit ette nägevate koosseisutunnuste ajaline piiratus tuleneb ka määruse nr 692/2008 artikli 3 lõikes 9 sätestatud kohustusest tagada tõendatus madalamate välistemperatuuride puhul. Sellest kaugemale minev termoaken ei saa seega olla lubatud. Määruse nr 692/2008 kohaselt peavad tootjad tagama, et NO<sub>x</sub> järeltöötlusseade saavutab tõhusaks tööks, st tööks, mille puhul järgitakse heitkoguste piirväärtusi, piisavalt kõrge temperatuuri 400 sekundi jooksul alates külmkäivitusest temperatuuril –7 °C.
- 30 Ümberpöörduvalt tähendab see, et kaheldamatult lähtub seadusandja heitkoguste tõhusast vähendamisest ka madalatel välistemperatuuridel. Teistsuguse arusaama korral jääks saavutamata seadusandja eesmärk vähendada heitkoguste üldkogust ja parandada õhukvaliteeti. See on eesmärgiks seatud määruse nr 715/2007 põhjenduses 1 ning põhjendustes 4–7.
- 31 Sellega seoses tuleb märkida, et kuu keskmine temperatuur hageja elukohas on terve aasta vältel madalam kui 20 °C, millest tulenevalt kujutab heitgaasitagastuse vähendamine ja seega toime heitekontrollisüsteemile endast reeglilt ja mitte erandit vaidluse esemeks oleva sõiduki töötamisel.

#### ***4. Vajalikkus määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teise lause punkti a tähenduses***

- 32 Eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekib küsimus, kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teises lauses viidatud vajalikkus tuleb kindlaks määrata konkreetselt-

individuaalselt või abstraktselt-normatiivselt ja millist tehniliselt olemasolevat standardit tuleb viimati nimetatud juhul kohaldada. See on küsimuse 4-1 ese.

- 33 Konkreetsest-individuaalsest seosest lähtudes võiks vajalikkuse jaatamiseks olla piisav juba see, et mootori puhttehnilise konkreetselt-individuaalselt eraldivõetuna vaatlemise korral tekib sõiduki töötamisel olukord, mis teeb sellisel juhul vajalikuks katkestusseadme aktiveerumise. Sõidukitootja saaks olenemata sõiduki mudelist ja mootori konfiguratsioonist tugineda konkreetselt-individuaalselt erandi koosseisule. Olenevalt asjaomase mootoriagregaadi tehnilisest tasemest võiks vanem mootor täita erandi koosseisutingimused tunduvalt varem kui näiteks võimsam mootor.
- 34 Kui võtta aluseks abstraktne-normatiivne seos, siis ei oleks piisav üksnes tõsiasi, et üksikjuhul esinevad tehnilised olukorrad, mil mootori kaitseks või ohutuks tööks on vajalik katkestusseade, vaid selle tehnilise olukorra põhjusi arvestades oleks veel vajalik, et need on olemas möödapääsmatult, seega et need on põhimõtteliselt vältimatud.
- 35 Seda kriteeriumi toetavad nii soovitava toime (*effet utile*) põhimõtte kui ka määruse nr 715/2007 põhjendused 1 ja 5. Viidatud määruse eesmärk on tagada keskkonnakaitse kõrge tase. Selle eesmärgi tagamiseks tuleb teha jätkuvaid jõupingutusi sõidukite heitkoguste vähendamiseks.
- 36 Juhul kui Euroopa Kohus vastab küsimusele 4-1 eitavalt, tekib küsimus, kui ulatuslikult võib katkestusseade heitgaasipuhastust piirata, et see jääks veel mõiste „vajalikkus“ piiresse.
- 37 Juhul kui sekkumine heitgaasipuhastusse võib toimuda temperatuuripõhiselt, on vaja, et Euroopa Kohus annaks mõistele „vajalikkus“ täpsema tõlgenduse, arvestades eelkõige Saksamaal ja Euroopas levinud temperatuure (küsimus 4-2).

##### 5. Mõiste „kahju“

- 38 Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 teises lauses sisalduvat mõistet „kahju“ ei ole kõnealuses määruses täpsemalt määratletud. Sellega seoses tekib küsimus, kas mootori kaitsele tuginedes võib katkestusseadmete kasutamine olla alati põhjendatud, kui sõidukitootja veenvalt selgitab, et ilma sellise seadme kasutamisetä võib mootor – kui tahes vähesel määral – kahjustada saada. Peale selle on küsitav, kas kahju mõiste hõlmab ka kuluvaid osi, näiteks heitgaasitagastusklappi.
- 39 Võrdlus määruse nr 715/2007 teiste keeleversioonidega räägib sellise tõlgenduse vastu. Näiteks prantsuskeelses versioonis on kasutatud mõistet „dégâts“. *Larousse*'i sõnaraamatu kohaselt on selle tähendus „désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose“. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates järeldub sellest, et sõidukitootja ei saa ainuüksi seetõttu, et esineb tahumise oht, tugineda mootori osade kaitsele, et põhjendada termoakna

kasutamist. Sellega seoses tekib küsimus, kas tahmumise ohtu ei ole võimalik vähendada ka teiste meetmetega, mis puudutavad näiteks sõiduki materjali ja konstruktsiooni.

## **6. Õiguslikud tagajärjed ja karistused Euroopa Liidu õiguse rikkumise korral**

- 40 Pidades silmas BGB § 823 lõikes 2 sätestatud tingimust, et rikutud peab olema „teise isiku kaitseks mõeldud seadust“, tekib esmalt küsimus, kas määruse nr 715/2007 eesmärk on ka kaitsta sellise isiku vara, kes on ostnud sõiduki, mis ei vasta kõnealuse määruse nõuetele (küsimus 6-1). Eelotsusetaotluse esitanud kohus kaldub vastama sellele küsimusele jaatavalt.
- 41 Isegi kui kõnealune määrus ei kaitse sõiduki ostja vara vahetult, teeb eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtu 17. septembri 2002. aasta otsuse Muñoz ja Superior Fruticola (C-253/00, EU:C:2002:497, punktid 29–31) ning 25. juuli 2008. aasta otsuse Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, punkt 42) põhjal järelduse, et Saksa kohtupraktikas sätestatud kõrged nõuded individuaalkaitselisele olemusele, mis vastavalt BGB § 823 lõikele 2 määrab kaebeõiguse, tuleb viia vastavusse Euroopa Kohtu poolt ette antud „puutumuse“ kriteeriumiga.
- 42 Liikmesriigid arvestavad liidu õiguses sätestatud nõuete soovitatavat toimet (*effet utile*) nimelt vaid siis, kui nad rakendavad sanktsioonide korra, mille tõhusus ei sõltu sellest, et asutus – käesolevas asjas Saksa Kraftfahrt-Bundesamt – normide rikkumisele reageerib, vaid mida võivad turuosalised – käesolevas asjas sõiduki ostjad – ise rakendada, esitades hagi tsiviilkohtusse (vt küsimus 6-2).
- 43 Mis puudutab direktiivi 2007/46 individuaalkaitselist olemust, siis lähtub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtu 26. veebruari 1986. aasta otsusele Marshall (152/84, EU:C:1986:84, punkt 24) ja 14. juuli 1994. aasta otsusele Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, punkt 24 jj) tuginedes sellest, et direktiivist 2007/46 ei saa vahetult tuletada õigusi sõidukite ostjate kasuks.
- 44 Küsimusega 6-3 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada saada, kas vastavustunnistusele tuleb sellegipoolest omistada individuaalkaitseline olemus. Selline kaitse võiks tuleneda vastavustunnistuse kirjeldusest, mis sisaldub direktiivi 2007/46 IX lisas, mida on muudetud määrusega nr 385/2009. Seal on esmalt märgitud: „Vastavussertifikaadi väljaandmisega kinnitab sõidukitootja ostjale, et omandatud sõiduk vastab selle tootmise ajal Euroopa Liidus kehtivatele õigusaktidele.“ Ülesannet anda liikmesriigi asutustele võimalus loa tõrgeteta väljastamiseks nimetatakse alles teisena.
- 45 Peale selle on direktiivis 2007/46 sisalduvate sõidukite tüübikinnitust reguleerivate õigusnormide eesmärk tagada ohutuse ja keskkonnakaitse kõrge tase. Nende õigusnormide rikkumise korral on soovitava toime (*effet utile*)

- kaalutlustel ilmselt vajalik anda asjaomasele isikule endale sanktsioonide kohaldamise eesmärgil kaebeõigus.
- 46 Viimane küsimus 6-4 on põhikohtuasja keskne küsimus, millega soovitakse nimelt teada, mil määral ei luba määruse nr 715/2007 sanktsioneeriv toime ja/või direktiivi 2007/46 mõte ja eesmärk olukorras, kus on esitatud kahjuhüvitise nõue, tasaarveldada hüvitise summat tulenevalt sellest, et sõiduki ostja on sõidukit teatava aja vältel kasutanud.
- 47 Määruse nr 715/2007 artikli 13 lõike 1 teise lause kohaselt peavad ettenähtud karistused olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Karistuste valiku õiguse jättis Euroopa Kohus 21. septembri 1989. aasta põhjanevas otsuses komisjon vs. Kreeka (68/88, EU:C:1989:339, punkt 24) liikmesriikidele.
- 48 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arusaama kohaselt tuleneb tõhususe põhimõttest, et vahetult kohaldatavat liidu õigust ja riigisiseseid rakendusnorme peab saama maksta panna eraõigusele tuginedes. Euroopa Kohus märkis 17. septembri 2002. aasta otsuses Muñoz ja Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, punkt 30), et „kvaliteedistandardeid reguleerivate õigusnormide täielik tõhusus eeldab, et nende järgimise nõudeid peab saama maksta panna tsiviilkohtumenetluses“.
- 49 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et heitkoguste piirväärtused on väärtustloovad keskkonnategurid. Paljud autoostjad on valmis maksta toote eest rohkem, et aidata seeläbi kaitsta keskkonda. Keskkonnahoiu tunnus on seega objektiivne kvaliteeditunnus, mis puudutab ka asjaomaste isikute õiguseid.
- 50 Kahjuhüvitise nõuete maksmapaneku võimalus jääks vaid teoreetiliseks ja oleks *de facto* väärtusetu, kui kahjuhüvitise summa, mida autoostjal on õigus saada, saaks menetluse pikenedes tõttu väheneda. Väärtustloovate nõuete tahtliku rikkumise korral – käesoleval juhul heitkoguste piirväärtuste ületamise korral – tekib oht, et kui kahjuhüvitise summa tasaarveldatakse sõiduki kasutamisest tuleneva hüvega, siis kaotavad kahjuhüvitist reguleerivad õigusnormid oma ennetava kontrollifunktsiooni.
- 51 Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ka direktiivi 2007/46 artikli 46 teise lause kohaselt.
- 52 Keelatud katkestusseadme paigaldamine sõidukitesse ei too kaasa mitte ainult tüübikinnituse kaotamist, vaid viib ka selleni, et nende sõidukite vastavustunnistused ei ole enam kehtivad. Sõidukit on aga lubatud müüa vaid kehtiva vastavustunnistuse olemasolu korral.
- 53 Vastates küsimusele, kas olukorras, kus ilma kehtiva vastavustunnistusega sõiduki ostnud isik on esitanud tootja vastu kahjuhüvitise nõude, võidakse kahjuhüvitise summat tasaarveldada sõiduki kasutamisest tuleneva hüvega, tuleb arvesse võtta direktiivis 1999/44 sisalduvat kauba asendamise üldpõhimõtet. Euroopa Kohus sedastas 17. aprilli 2008. aasta otsuses Quelle (C-404/06, EU:C:2008:231), et

nimetatud direktiivi artikliga 3 on vastuolus riigisisised õigusnormid, mis võimaldavad müüjal lepingule mittevastava tarbekauba müügi korral nõuda tarbijalt hüvitist lepingule mittevastava kauba kasutamise eest kuni selle asendamiseni uue kaubaga.

- 54 Kirjeldatud käsituse ülekandmist käesolevale asjale võib küll takistada see, et direktiiv 2007/46 ei sätesta konkreetselt tagajärgi, nagu need on ette nähtud direktiivi 1999/44 artikli 3 lõikega 3, mis annab õiguse nõuda tasuta parandamist või asendamist. Hoiatavate karistuste nõue kohustab siiski riigisiseses õiguses tunnustama vastutust, mille tõhusust ei mõjuta see, et menetluse kestuse ja hüvitise maksmisega pahatahtliku viivitamise tõttu muutub kahjuhüvitise nõudeõigus „väärtusetuks“, kuna kauba kasutamise eest tuleb maksta tasu.

TÖÖDOKUMEN