



## Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK  
ELEANOR SHARPSTON  
esitatud 30. aprillil 2020<sup>1</sup>

**Kohtuasi C-693/18**

**Procureur de la République**  
*versus*  
**Société X,**  
**järgmiste isikute osavõtul:**  
**CLCV jt,**  
**A jt,**  
**B,**  
**AGLP jt,**  
**C jt**

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris (Pariisi esimese astme kohtu mitmeliikmelises koosseisus uurimisülesannetega asepresident, Prantsusmaa))

Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Mootorsõidukid – Saasteainete heited – Katkestusseade – Mootori juhtplokki mõjutav programm – Tehnoloogiad ja strateegiad, mis võimaldavad saasteainete heidete tekkimist piirata – Diiselmootor

### Sissejuhatus

1. Eelotsusetaotlus, mille on käesolevas asjas esitanud vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris (Pariisi esimese astme kohtu mitmeliikmelises koosseisus uurimisülesannetega asepresident, Prantsusmaa), käsitleb määruse (EÜ) nr 715/2007<sup>2</sup> artikli 3 punkti 10 ja artikli 5 lõike 2 tõlgendamist.

2. Selles kontekstis palutakse Euroopa Kohtul esimest korda selgitada, milline tähendus on mitmel nimetatud määruses kasutatud mõistel, sealhulgas mõistetel „katkestusseade“ ja „saastekontrollisüsteem“.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Algkeel: prantsuse.

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõidautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2007, L 171, lk 1).

<sup>3</sup> Samalaadsed eelotsuse küsimused on Euroopa Kohtule esitatud kohtuasjades C-690/18, C-691/18 ja C-692/18, milles menetlus on praegu peatatud, oodates kohtuotsust käesolevas kohtuasjas.

## Õiguslik raamistik

### *Rahvusvaheline õigus*

3. Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) eeskirjas nr 83 „Sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses saasteainete heidetega vastavalt mootorikütusele esitatud nõuetele“<sup>4</sup> on kehtestatud mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilised nõuded.<sup>5</sup>

4. Selle määruse punktides 2.16–2.16.3 on ette nähtud:

„2.16. „Kontrollseade – konstruktsioonelement, mille abil mõõdetakse temperatuuri, sõiduki kiirust, mootori pöörlemiskiirust, ülekandemehhanismi, sisselasketorustiku rõhku või muid parameetreid, mis suurendavad, muudavad, aeglustavad või vähendavad heitkoguste kontrollsüsteemi mis tahes osade toimet, ning vähendab saaste kontrollsüsteemi tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel. Sellist konstruktsioonelementi ei või pidada kontrollseadmeks, kui:

2.16.1. seade on vajalik mootori kaitseks kahjustuste eest või õnnetusjuhtumite puhul ning sõiduki turvaliseks töötamiseks või

2.16.2. seade töötab ainult kuni mootori käivitamiseni või

2.16.3. tingimused on valdavalt I või VI tüübi katsega hõlmatavad.“

### *Liidu õigus*

*Otsus 97/836/EÜ*

5. Otsuse 97/836/EÜ<sup>6</sup> artiklis 1 on sätestatud:

„Ühendus ühineb ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist (edaspidi „muudetud kokkulepe“).

[...]“.

6. Selle otsuse artikli 3 lõikes 1 on nähtud ette, et „ühendus teatab, et ta ühineb käesoleva otsuse II lisas loetletud EMÜ/NU määruste kohaldamisega“.

7. (UN/ECE) eeskirjale nr 83 on viidatud selle otsuse II lisas.

4 See eeskiri võeti vastu 20. märtsil 1958 Genfis sõlmitud kokkuleppe mootorsõidukite seadmete ja osade tüübikinnituse ja selle vastastikuse tunnustamise ühtsete tingimuste vastuvõtmise kohta alusel (kokkulepe, mille pealkiri muudeti hiljem „kokkuleppeks, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist“). Seda eeskirja ajakohastatakse korrapäraselt. Viitan siin 2006. aastal avaldatud versioonile (ELT 2006, L 375, lk 242) (edaspidi „(UN/ECE) eeskiri nr 83“). Märgin, et ühes hilisemas versioonis (ELT 2015, L 172, lk 1) on selle eeskirja punktis 2.16 mainitud „heitkontrollisüsteemi“ „heitkoguste kontrollsüsteemi“ asemel.

5 See õigusakt on liidule siduv: vt käesoleva ettepaneku punkt 5.

6 Nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsus Euroopa Ühenduse ühinemise kohta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist („1958. aasta muudetud kokkulepe“) (EÜT 1997, L 346, lk 78; ELT eriväljaanne 11/27, lk 52).

*Direktiiv 2007/46/EÜ*

8. Vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ<sup>7</sup> artiklitele 34 ja 35 ning IV lisale on (UN/ECE) eeskiri nr 83 osa sõidukite ühenduse tüübikinnitusmenetlusest.

*Määrus nr 715/2007*

9. Määruse nr 715/2007 põhjendused 1, 5, 6 ja 12 on sõnastatud järgmiselt:

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

[...]

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

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

[...]

(12) Tuleks jätkata jõupingutusi, et rakendada rangemaid heitkoguste piirmäärasid, sealhulgas vähendada süsinikdioksiidi heitkoguseid, ja tagada, et need piirmäärad oleksid seotud sõidukite tegelike tulemustega nende kasutamise ajal.“

10. Selle määruse artikkel 3 „Mõisted“ näeb ette:

„[...]“

4) „gaasilised heitmed“ – heitgaasid, mis koosnevad süsinikmonooksiidist, lämmastikoksiididest, väljendatuna lämmastikdioksiidi (NO<sub>2</sub>) ekvivalendina, ja süsivesinikest;

[...]

6) „summutitoru heitgaasid“ – gaasiliste ja tahkete osakeste heitmed;

[...]

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

[...]“.

<sup>7</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1) (muudetud komisjoni 7. oktoobri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1060/2008; ELT 2008, L 292, lk 1) (edaspidi „direktiiv 2007/46“). Vt ka määruse nr 1060/2008 põhjendus 3, milles on sõnaselgelt viidatud (UN/ECE) eeskirjale nr 83.

11. Selle määruse artikli 4 lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdadavad, registreeritavad või kasutusele võetavad uued sõidukid saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele. Samuti tõendavad tootjad, et kõik uued varu-saastetõrjeseadmed, mis vajavad tüübikinnitust ja mida ühenduses müüakse või võetakse kasutusele, saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele.

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

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. Selle määruse artikli 5 lõigetes 1 ja 2 on nähtud ette:

„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.“

*Määrus (EÜ) nr 692/2008*

13. Määruse (EÜ) nr 692/2008<sup>8</sup> artiklis 1 on nähtud ette, et sellega „sätestatakse määruse [...] nr 715/2007 artiklite 4, 5 ja 8 rakendusmeetmed“.

14. Selle määruse artikli 2 punkti 18 kohaselt tähendab „heitkoguse kontrollisüsteem“ OBD-seadme (st pardadiagnostikasüsteemi<sup>9</sup>) puhul „mootori elektroonilist juhtpulti ning kõik heitgaasi- või kütuseaurude süsteemi osi, mille abil antakse teated kõnealusele juhtpuldile edasi või võetakse need juhtpuldilt vastu“.

<sup>8</sup> Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrus, 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).

<sup>9</sup> OBD on ingliskeelse termini *on-board diagnostics* lühend.

## Prantsuse õigus

15. Tarbijakaitseadustiku (code de la consommation) artikkel L. 213-1 näeb ette kriminaalkaristuse juhul, kui „kui isik, olenemata sellest, kas ta on lepingupool või mitte, petab või üritab petta lepingupoolt mis tahes viisil või vahendiga, ning ka siis, kui see toimub kolmanda isiku vahendusel: 1) mis tahes kauba laadi, liigi, päritolu, oluliste omaduste, vajaliku koostise või sisu osas, mis on põhimõtteliselt vajalikud; 2) tarnitavate asjade koguse või nende omaduste osas, tarnides kaupa, mis erineb lepingu esemena kindlaksmääratud kaubast; 3) kasutuseesmärgi, toote kasutamisega seotud riskide, tehtud kontrollide, kasutusviiside või võetavate ettevaatusabinõude osas“.<sup>10</sup>

16. Tarbijakaitseadustiku artikkel L. 213-2 näeb ette, et karistust võib kahekordistada, kui rikkumine „on muutnud kauba kasutamise ohtlikuks inimese või looma tervisele“.<sup>11</sup>

17. Tarbijakaitseadustiku artikli L. 213-6 kohaselt karistatakse juriidilisi isikuid, kes on tunnistanud kriminaalkorras vastutavaks sama seadustiku artiklites L.213-1 ja L.213-2 kirjeldatud rikkumiste eest, sama seadustiku artikli 131–39 punktides 2–9 ette nähtud karistustega. Näiteks võib tegemist olla keeluga, mis puudutab tegevust, „mille käigus või millega seoses pandi toime rikkumine“.

## Põhikohtuasi, eelotsuse küsimused ja menetlus Euroopa Kohtus

18. Äriühing X on autotootja, kes turustab Prantsusmaal mootorsõidukeid. Eelotsusetaotlusest ilmneb, et see äriühing viis turule sõidukeid, mis olid varustatud tarkvaraga (edaspidi „vaidlusalune tarkvara“), mis võis moonutada selliste saasteainete nagu lämmastikoksiidide (edaspidi „NOx“) heitmeid puudutavate tüübikinnituskatsete tulemusi.

19. Saasteainete heidet puudutava tüübikinnituskatse etapis testitakse sõidukeid vastavalt protokollile, mille parameetrid on õigusnormidega täpselt kindlaks määratud. Need parameetrid on peamiselt järgitava kiiruse profiil, temperatuur ja sõiduki eelkonditsioneerimine. Tüübikinnituskatsel kasutatav kiiruse profiil (*New European Driving Cycle*, lühendatult *NEDC*) seisneb nelja linnatsükli ning linnavälise tsükli taasesitamises laboratooriumis (mitte tegelikes tingimustes). Tüübikinnituskatse eesmärk on eelkõige kindlaks teha, ega õhku paisatud NOx kogus ei ületa määrusega nr 715/2007 kehtestatud piirnorme.

20. Sõidukitel, millega on tegemist käsitletaval juhul, on heitgaasitagastuskapp (EGR-ventiil).

21. EGR-ventiil on üks tehnoloogia, mida autotootjad (näiteks äriühing X) lõpliku NOx heitme kontrollimiseks ja vähendamiseks kasutavad. Tegemist on süsteemiga, mis kujutab endast sise põlemismootori heitgaasidest ühe osa tagasisuunamist õhu sisselaskekollektorisse, st mootorile etteantava õhu sisenemiskohta, selleks et vähendada lõplikke NOx heitmeid.

22. Täpsemalt koosneb heitgaasi tagasisuunamisega puhastussüsteem torust, mis võimaldab suunata heitgaasid (mis tekivad kütuse ebatäielikul ärapõlemisel) sisselaskekollektorisse, ning soojusvahetist, mille eesmärk on põlenud gaasi jahutamine, ja EGR-ventiilist, mis reguleerib sisselaskesse uuesti sisenenud põlenud gaasi vooluhulka.

10 Kuni 18. märtsini 2014 karistati selle artikli rikkumise eest maksimaalselt kaheaastase vangistuse ja 35 000 euro suuruse rahalise karistusega või ainult ühega nendest karistustest. Ajavahemikul 19. märtsist 2014 kuni 30. juunini 2016 karistati selle artikli rikkumise eest maksimaalselt kaheaastase vangistuse ja 300 000 euro suuruse rahalise karistusega. Selles artiklis on lisaks ette nähtud, et „[t]rahvi summa, arvestades proportsionaalselt rikkumisest saadud kasu, võib olla kuni 10% aasta keskmisest käibest, mis on arvatud tegude toimumise kuupäeval teadaoleva kolme viimase aasta käibe põhjal“.

11 Tarbijakaitseadustiku artikli L. 213-2 kuni 18. märtsini 2014 kehtinud redaktsioonis oli ette nähtud võimalus artiklis L. 213-1 sätestatud karistust kahekordistada. Ajavahemikul 19. märtsist 2014 kuni 30. juunini 2016 võis üldiselt ette nähtud karistusi suurendada seitsmeaastase vangistuse ja 750 000 euro suuruse rahalise karistuseni (sh süüteokatse korral). Rahalist karistust võis ka suurendada proportsionaalselt rikkumisest saadud kasuga 10%-le keskmisest aastakäibest, mis on arvatud tegude toimumise kuupäeval teadaoleva kolme viimase aasta käibe põhjal.

23. EGR-ventiili käivitamist juhib mootori juhtplokki. See juhtplokki on integreeritud infosüsteem, mis juhib sõidukis olevaid füüsilisi seadmeid. Mootori juhtplokki juhib ajameid andurite poolt edastatud teabe põhjal. Nimetatud ajamid kontrollivad mootori erinevate mehhaaniliste osade seisundit. EGR-ventiili käivitamist (millest sõltub sisselaskesse uuesti sisenenud põlenud gaasi hulk ja seega saastevähendussüsteemi tõhusus) juhib reaajas mootori juhtplokki, mis erinevatelt anduritelt kogutud teabe põhjal (kiirus, mootori temperatuur jm) saadab juhiseid EGR-ventiili ajamisele. EGR-ventiili käivitamise määra juhib seega mootori juhtplokki ja lõppkokkuvõttes sellesse integreeritud tarkvara lähtekood (st käsitletaval juhul vaidlusalune tarkvara).<sup>12</sup>

24. Käsitletaval juhul teavitas Île-de-France'i (Prantsusmaa) piirkonna nõukogu asepresident, kes vastutas transpordi eest, ajakirjanduses avaldatu tulemusena 28. septembril 2015 parquet de Paris'd (Pariisi riigiprokuratuur, Prantsusmaa) äriühingu X tegevusest seoses EGR-ventiili ja vaidlusaluse tarkvaraga, millega tema teatavad sõidukid varustatud olid.

25. Pariisi riigiprokuratuur kvalifitseeris need teod 2. oktoobril 2015 raskeks pettuseks ning palus Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique'il (keskkonna ja rahvatervise kahjustamise vastu võitlemise keskasutus, lühendatult OCLAESP, Prantsusmaa) viia läbi uurimine asjaomaste sõidukite Prantsusmaa turul kasutuselevõtu tingimuste kohta.

26. Samal ajal palus ministère de l'Écologie (ökoloogiaministeerium, Prantsusmaa) direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes'i (konkurentsi, tarbijakaitse ja pettustevastase võitluse peadirektoraat, lühendatult DGCCRF, Prantsusmaa) Service National des Enquêtes'il (riiklik uurimistalitus, edaspidi „SNE“) viia läbi uurimisi, et teha kindlaks, kas Prantsusmaa territooriumil turustatavad sõidukid olid vaidlusaluse tarkvaraga varustatud.

27. SNE koostas aruande, millele on lisatud nende testide ja katsete tulemused, mille viis läbi Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle'i (sõiduautode, mootorrataste ja rataste tehnika liit, Prantsusmaa) – ainus laboratoorium, millel on Prantsusmaal õigus läbi viia sõidukite tüübikinnituskatseid Prantsusmaal. Nende testide ja katsete eesmärk oli tuvastada võimalik pettus. Ilmneb, et äriühingu X teatavates sõidukites mitmekordistunud NOx heitmed ja seda mõnikord 3,6 korda võrreldes nende tüübikinnituse etapis kuvatud teoreetiliste väärtustega.

28. Täiendavad testid, mis paluti teha Institut Français du Pétrole Energies Nouvelles'il (uue naftaenergia instituut Prantsusmaal, lühendatult IFPEN) ja mis tehti kolme sõidukiga, võimaldasid samuti tuvastada, et tüübikinnitusetapi tuvastamisel vähenes NOx heide konkreetselt,<sup>13</sup> sest EGR-ventiili käivitamist suurendati märkimisväärselt.

29. Oktoobris 2015 korraldas Pariisi riigiprokuratuur äriühingu X Prantsuse tütaretevõtja ruumides läbiotsimise, et teha kindlaks, kas objektiivsed tõendid võimaldavad järeldada, et see tütaretevõtja oli vaidlusaluse tarkvara olemasolust teadlik.

30. Jaanuaris 2016 kuulati tütaretevõtja president vaba ärakuulamise raames ära. Ta avaldas, et ta sai vaidlusaluse tarkvara olemasolust teada ajakirjandusest ega tea, kuidas see töötab. Seejuures täpsustas selle tütaretevõtja president siiski, et kõnealune tarkvara on Prantsusmaal osadel diiselmootoritel, kokku (ligikaudu) 950 000 sõidukil Prantsusmaal, mis kutsutakse turult tagasi selle tarkvara ajakohastamiseks. Ta lisas, et ei tunnista, et see tarkvara kujutaks endast pettust, sest selle eesmärk oli tema sõnul „NOx heitmeid optimeerida nii, et neid vähendatakse“.

12 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et äriühing X keeldus edastamast uurijatele asjaomast lähtekoodi, „põhjendades seda konfidentsiaalsusega“.

13 Vt rohkem täpsustusi selle kohta käesoleva ettepaneku punktis 36.

31. Selle uurimise tulemusena algatati 19. veebruaril 2016 kriminaaluurimine, mis usaldati eelotsusetaotluse esitanud kohtule ja kahele teisele eeluurimiskohtunikule. Süüdistusaktis on täpsustatud, et väidetav rikkumine seisneb selles, et „[o]lles [...] alates 1. septembrist 2009 petnud ükskõik missugusel viisil – ka kolmandate isikute kaudu, kes olid lepinguosalised või mitte – [kõnealuse] diiselmootoriga sõidukite ostjaid sõidukite oluliste omaduste ja läbiviidud kontrollide osas, muutus kauba kasutamine selle tulemusel ohtlikuks inimese või looma tervisele“, millega rikuti muu hulgas tarbijakaitseseadustiku artikleid L. 213-1 ja L. 213-2.

32. Kriminaalmenetluse selles etapis on äriühingul X abistatava tunnistaja staatus. Kui äriühing X kutsuti 28. märtsil 2017 eeluurimiskohtunike juurde, keeldus ta ametlikult vastamast küsimustele, mille need talle esitasid. Äriühing X keeldus ka andmast eeluurimiskohtunike käsutusse uurimises olulisi asjaolusid, mida viimased küsisid (ja mis puudutasid eelkõige äriühingu X kasutatud mootorite kalibreerimise meetodeid).

33. Lisaks esitas alates kriminaaluurimise alustamisest üle 1200 isiku tsiviilhagi.

34. Selle menetluse raames volitati eksperti analüüsima haldusasutuste tehtud testide (teisisõnu UTAC ja IFPEN-i testide) tulemusi ning viima läbi kõik muud tehnilised analüüsid vaidlusaluse tarkvara mehhanismi kirjeldamiseks ja nimetatud tarkvaraga varustatud sõidukite NOx heitme suurendamise tagajärgede selgitamiseks.

35. Ekspert märkis oma 26. aprilli 2017. aasta aruandes (edaspidi „ekspertiisaruanne“), et kehtivate õigusnormide kohaselt peavad heitme kontrollsüsteemid toimima sõiduki tavapärasel kasutamisel. Ilmneb, et tavapärastes juhtimistingimustes ei juhitud EGR-ventiili tüübikinnitusega vastavuses oleval viisil. Tavapärane toimimine ei võimaldanud saaste piirnorme järgida, nagu tõendasid UTAC läbi viidud testid. Tüübikinnitustsükli niisuguse tuvastamiseta ja EGR-ventiili toimimise niisuguse muutmiseta oleksid asjaomased sõidukid vaevalt tavapärasel kasutamisel nendele piirnormidele vastanud. Tegelikus kasutusolukorras oli puhastussüsteem seega vähem tõhus.

36. Ekspert järeldas niisiis, et seade, mis võimaldab tüübikinnitusmenetluse avastada ja põlenud gaasi tagasisuunamisega süsteemi (edaspidi „EGR-süsteem“) toimimist kohandada nimetatud tüübikinnituse eesmärgil, on olemas. Selle seadme olemasolu toob kaasa tavaolukorras liiklevate sõidukite NOx heitmete suurenemise. Ekspert täpsustas ka, et kui EGR-ventiili toimimine tavapärasel liikluses oleks olnud kooskõlas sellega, mis on tüübikinnituse jaoks kehtestatud, toodaksid need sõidukid – eelkõige linnaliikluses – selgelt vähem lämmastikoksiide (*poole võrra*), kuid vastukaaluks tõenäoliselt veidi rohkem (*50% võrra*) süsinikmonooksiidi, põlemata süsivesinikke ja süsinikdioksiidi.<sup>14</sup> Nende sõidukite võimsus oleks tõenäoliselt ainult veidi väiksem. Hooldustööd oleksid olnud sagedasemad ja kallimad muu hulgas mootori suurema määrdumise tõttu.

37. Lõpuks täpsustas ekspert, et EGR-süsteem on saaste juhtimise seade, sest see täidab mootori juures ainuüksi NOx heitme vähendamise eesmärgi, et selle käivitumise vähendamine kahandab heitme kontrollimise süsteemide tõhusust ja et see tähendab seega NOx heitme suurenemist ning et see vähenemine ilmneb sõidukite tavapärase kasutamise tingimustes. Seevastu EGR-ventiili käivitumine vähemal määral tähendab praktikas mootori suuremat kiirendusvõimet, kuid ka suuremat võimsuse potentsiaali. See tähendab veel sisselaskeavade, klappide ja põlemiskambrite määrdumist vähemal määral, mis soodustab mootori pikaegset vastupidavust ja usaldusväärsust.

38. Neid tehnilisi asjaolusid arvestades märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et pettuse õiguslik mehhanism seisneb – kui sellele seisukohale asutakse – käsitletaval juhul kõnesolevate sõidukite ostjate petmises nende sõidukite oluliste omaduste osas, milleks on sõiduki mittevastavus määrusele nr 715/2007, mis tuleneb sõidukil olevast selle määruse artikli 3 punktis 10 ja artikli 5

<sup>14</sup> Vt ekspertiisaruande lk 76.

lõikes 2 silmas peetud katkestusseadmest, mis seisneb EGR-ventiili mõjutava mootori juhtploki programmeerimises nii, et see teeb kindlaks tüübikinnitusükli, selleks et NOx heitmete kontrollimise süsteemid aktiveeritaks tugevamini kõnealuse tsükli ajal, kuid mitte sõiduki tavapärase kasutamistingimustes.

39. Pettusega kaasneb väidetavalt raskendav asjaolu, et nimetatud sõidukite kasutamine on muudetud ohtlikuks inimese ja looma tervisele, sest Rahvusvahelise Vähiuuringute Agentuur (IARC) liigitas diiselmootori heitgaasid 2012. aastal teadaolevalt kantserogeenseteks.

40. Eelotsusetaotluse esitanud kohus tuletab meelde, et seadmed, mida kasutatakse saastekontrollisüsteemide toimimise mõjutamiseks, võivad esineda erinevates vormides. Määruse nr 715/2007 artiklis 3 toodud „katkestusseade“ määratlus sisaldab mitut mõistet, mida Euroopa Kohus ei ole veel tõlgendanud.

41. Arvestades, et pettuseks kvalifitseerimine käsitletavas vaidluses põhineb „katkestusseadmeks“ kvalifitseerimisel, leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et tal on vaja selgitusi eespool viidatud sätete ulatuse kohta, et teha otsus nii võimaliku uurimise alustamise kohta äriühingu X suhtes kui asja edasisuunamise kohta kohtuotsuse tegevale kohtule pärast eeluurimist.

42. Eespool toodud asjaolusid arvestades otsustas vice-président chargé de l’instruction du tribunal de grande instance de Paris (Pariisi esimese astme kohtu mitmeliikmelises koosseisus uurimisülesannetega asepresident) esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Mõiste „konstruktsioonelement“ tõlgendamine

- a. Mida hõlmab määruse [...] nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 – milles on määratletud katkestusseade (*defeat device*) – nimetatud mõiste „konstruktsioonelement“?
- b. Kas mootori juhtploki integreeritud või seda üldisemalt mõjutatavat programmi saab pidada konstruktsioonelemendiks nimetatud artikli tähenduses?

2. Mõiste „saastekontrollisüsteem“ tõlgendamine

- a. Mida hõlmab määruse [...] nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 – milles on määratletud katkestusseade (*defeat device*) – nimetatud mõiste „saastekontrollisüsteem“?
- b. Kas nimetatud saastekontrollisüsteem hõlmab üksnes tehnoloogiaid ja strateegiaid, mille eesmärk on töödelda ja vähendada heitgaase (eelkõige NOx) pärast nende tekkimist, või hõlmab see ka erinevaid tehnoloogiaid ja strateegiaid, mis võimaldavad piirata nende algset tekkimist, nagu EGR-tehnoloogia?

3. Mõiste „katkestusseade“ (*defeat device*) tõlgendamine

- a. Kas seade, mille abil tuvastatakse kõik parameetrid, mis on seotud määruses [...] nr 715/2007 ette nähtud tüübikinnitusmenetluse kulgemisega, ja mille eesmärk on aktiveerida või suurendada saastekontrollisüsteemi iga osa toimimist nimetatud menetluse ajal ning seega saada sõiduki tüübikinnitus, on katkestusseade määruse [...] nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses?
- b. Kui vastus on jaatav, siis kas nimetatud katkestusseade [*defeat device*] on [määruse] nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 alusel keelatud?



- c. Kas [kolmanda küsimuse a-osas] kirjeldatud seadet saab liigitada „katkestusseadmeks“, kui saastekontrollisüsteem aktiveeritakse suuremal määral mitte üksnes tüübikinnitusmenetluse ajal, vaid pisteliselt ka siis, kui täpsed tingimused, mis tuvastatakse saastekontrollisüsteemi toimimise suurendamiseks tüübikinnitusmenetluse ajal, taasavastatakse tegelikul kasutamisel?

4. Artiklis 5 sätestatud erandite tõlgendamine

- a. Mida hõlmavad määruse [...] nr 715/2007 [2. peatüki] artikli 5 lõikes 2 ette nähtud kolm erandit?
- b. Kas keelust kasutada katkestusseadet [*defeat device*], mis aktiveerib või suurendab saastekontrollisüsteemi iga osa toimimist konkreetset tüübikinnitusmenetluse ajal, võib kõrvale kalduda artikli 5 lõikes 2 nimetatud kolmest põhjusest ühe alusel?
- c. Kas mootori vananemise või määrdumise aeglustamine on kohustuslik osa „mootori kaitsmise[st] kahju või õnnetusjuhtumi eest“ või „sõiduki ohutu[st] kasutamise[st]“, mille tõttu on artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses katkestusseadme olemasolu õigustatud?“

43. Kirjalikke seisukohti esitasid Prantsuse ja Itaalia valitsus, põhikohtuasja pooled (äriühing X ning tsiviilhagi esitajad A jt) ning Euroopa Komisjon.

44. Eespool nimetatud valitsused ning põhikohtuasja pooled (äriühing X ning tsiviilhagi esitajad A jt, B, AGLP jt, C jt) ning komisjon esitasid ka suulisi seisukohti kohtuistungil, mis toimus 7. novembril 2019.

## Õiguslik analüüs

### *Sissejuhatavad märkused*

45. Mulle näib, et kõigepealt on vaja tutvustada detailsemalt mootorsõidukite tüübikinnituse õiguslikku raamistikku Euroopa Liidus.

46. Mootorsõidukite tüübikinnitust reguleerivad liidu õiguses üksikasjalikud õigusnormid, mille õiguslikuks aluseks on siseturu rajamist ja toimimist reguleerivad sätted (praegu ETLT artikkel 114).

47. Direktiiviga 2007/46 on kehtestatud ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid, mida kohaldatakse kõikide selle direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate uute (kerge- või raskeveokite) tüübikinnituse suhtes.

48. Mootorsõidukisektoris on iga raamõigusaktiga seega kehtestatud sõidukite tüübikinnituse menetluse ja õiguslikud tagajärjed. Tüübikinnituse sisulisi tingimusi on reguleeritud eraldi.

49. Tüübikinnitus toimub järgmiselt: tootja esitab sõiduki prototüübi pädevatele asutustele, tõendamaks, et sõiduk vastab kõigile direktiivi 2007/46 IV lisas nimetatud õigusaktides sätestatud sisulistele tingimustele. Kui tüübikinnituse annab pädev haldusasutus, alustab tootja kõnealuse sõidukitüübi tootmist. Iga heakskiidetud tüübi kohaselt toodetud sõidukit võib turule viia ilma täiendavate katseteta.

50. Heitmetega seotud ühtlustatud tehnilised nõuded on seejuures täpsustatud määruse nr 715/2007 artiklis 5. Määrus kohustab tootjaid varustama oma sõidukid nii, et need oleksid tavakasutuse käigus kooskõlas nimetatud määruse ja selle rakendussätete nõuetega.

51. Nimetatud määruse artikli 5 lõikes 2 on lisaks sätestatud – välja arvatud mõned ammendavalt loetletud erandid –, et (sama määruse artikli 3 punktis 10 määratletud) „katkestusseadmete“ kasutamine on keelatud.

52. Järelikult tuleb määruse nr 715/2007 artikli 5 kohaselt sõidukid konstrueerida mitte ainult nii, et need vastaksid *normaalse kasutamise korral* määruses kehtestatud piirnormidele, vaid ka nii, et nende saastekontrollisüsteemide tõhusus ei saa väheneda „olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“.<sup>15</sup>

53. Määruse nr 715/2007 artikli 5 kohaldamiseks nägi komisjon määruses nr 692/2008 ette konkreetsed laboratooriumikatsete menetlused, mille abil võivad tootjad tüübikinnituse saamiseks tõendada, et uus sõidukitüüp vastab heitmete osas ette nähtud piirmääradele.

54. Käsitletaval juhul põhinesid katsemenetluses ette nähtud heitkoguste määrad üksnes toona kohaldatud kiiruse profiilil, nimelt NEDC-l (niisugusena, nagu see on eespool määratletud).<sup>16</sup> Tegemist on standarditud testidega, mis tehakse laboris, mitte aga tegelikes tingimustes, mistõttu on neid avastamise ja manipuleerimise võtete kasutamise korral lihtsam avastada ja manipuleerida.

### ***Eelotsuse küsimuste vastuvõetavus***

55. Enne Euroopa Kohtule hindamiseks esitatud küsimuste sisulist analüüsimist tuleb selgitada välja nende vastuvõetavus.

56. Mõned põhikohtuasja pooled (A jt) väitsid oma seisukohtades, et „katkestusseadmeteks“ kvalifitseerimine puudutab üksnes sõidukite tüübikinnituse nõuetekohasust. Olenemata sellest, kas see on tõendatud või mitte, ei mõjuta see eksitamist „oluliste omaduste“ osas või läbiviidavatel kontrollidel. Nende poolte sõnul keelab tarbijakaitseadustik eksitamise „mis tahes viisil või vahendiga“: seega ei oma tähtsust, kas tegemist on (või mitte) määruse nr 715/2007 rikkumisega. Järelikult ei ole eelotsuse küsimused põhikohtuasja lahendamiseks vajalikud.<sup>17</sup>

57. Äriühing X väidab samuti, et need eelotsuse küsimused ei ole põhikohtuasja lahendamiseks vajalikud. Tema sõnul on selles kohtuasjas (nagu seda on eelotsusetaotluses kirjeldatud) tarvis kindlaks teha, kas tema suhtes saab algatada uurimise pettuse tõttu ja suunata asja edasi kohtuotsuse tegevale kohtule. Äriühing X väidab, et Prantsuse karistusõiguses peavad pettuse tuvastamiseks esinema materiaalne ja tahtlik element, mille olemasolu ei ole käsitletaval juhul kindel. Äriühing X väidab, et olenemata vastusest, mille Euroopa Kohus võiks anda eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimustele, ei saa tema suhtes mingil juhul algatada uurimist (ja ammugi suunata asja edasi kohtuotsuse teinud kohtule).

58. Lisaks tugineb äriühing X süütegude ja karistuste seaduses sätestatuse põhimõttele: kuna puudub õigusakt, mille kohaselt kujutaksid talle ette heidetavad faktilised asjaolud endast kriminaalkorras karistatavat tegu, ei saa teda pettuse eest süüdi mõista.

<sup>15</sup> Viitan siin määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 lõpu sõnastusele.

<sup>16</sup> Vt käesoleva ettepaneku punkt 19. Sellest ajast peale on laboratooriumikatseid kaasajastatud ja täiendatud ühe teise katsemeetodiga, et mõõta heiteid tegelikes juhtimistingimustes (inglise keeles *real driving emissions* ehk RDE).

<sup>17</sup> Kohtuistungil tundus, et A jt nõustaja tuli siiski selle väite juurde tagasi, märkides, et ta ei soovi vaielda vastu eelotsuse küsimuste vastuvõetavusele ning et „katkestusseadmeteks“ kvalifitseerimine tugevdaks kriminaalkorras karistatava teo tunnuseid, kuid ei ole samas selle rikkumise esinemise tuvastamiseks olemuslikult vajalik.

59. Lisaks väidab äriühing X, et selles staadiumis ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtus *mingit* vaidlust seoses esitatud küsimustega, kuna ta ei ole nendesamade küsimuste kohta eelotsusetaotluse esitanud kohtus veel kunagi suuliselt või kirjalikult oma seisukohta väljendanud.<sup>18</sup> Need küsimused on pelk nõuandva arvamuse küsimine liidu õigusnormide kohta, millel ei ole mingit seost vaidlusega. Needsamad küsimused on puhtalt hüpoteetilised. Nii on see eelkõige neljanda eelotsuse küsimusega, mis puudutab määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 sätestatud erandeid, millele äriühing X ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleliolevas menetluses siiani kordagi tuginenud.

60. Lisaks leiab äriühing X, et esitatud eelotsuse küsimusi ei arutatud enne nende Euroopa Kohtule esitamist võistlevas menetluses – mis on vastuolus korra kohase õigusemõistmise põhimõttega.

61. Lõpuks väitis äriühing X kohtuistungil ka, et esitatud eelotsuse küsimused on „ennatlikud“, kuna seni tehtud analüüsid (mida muu hulgas kajastati ekspertiisiaruandes) ei võimalda vaidluse faktilist raamistikku piisavalt täpselt määratleda.

62. Minu arvates tuleb A jt ning äriühingu X argumendid tervikuna tagasi lükata.

63. Kõigepealt tuleb märkida, et vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale on ELTL artiklis 267 ette nähtud Euroopa Kohtu ja liikmesriikide kohtute vahelise koostöö raames üksnes asja menetleva ja selle lahendamise eest vastutava liikmesriigi kohtu ülesanne kohtuasja eripära arvesse võttes hinnata nii eelotsusetaotluse vajalikkust asjas otsuse langetamiseks kui ka Euroopa Kohtule esitatavate küsimuste asjakohasust. Kui küsimused on esitatud liidu õigusnormi tõlgendamise kohta, on Euroopa Kohus seega üldjuhul kohustatud neile vastama.<sup>19</sup>

64. Mõõdamines – ja kuigi põhikohtuasja pooled ei ole seda küsimust tõstatanud – meenutan ka, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt „on kriminaalajades eeluurimiskohtunikeks või eeluurimiskohtunikeks [ELTL artikli 267] tähenduses kohtud, kes peavad tegema otsuse sõltumatult ja vastavalt õigusele kohtuasjades, mille lahendamiseks seadus annab neile pädevuse menetluses, mille tulemuseks on kohtuotsuse jõuga lahend“.<sup>20</sup>

65. Sellest järeldub, et liidu õigust puudutavad küsimused eeldatakse olevat asjakohased. Euroopa Kohus saab liikmesriigi kohtu esitatud eelotsuse küsimusele vastamast keelduda vaid siis, kui *on ilmselge*, et taotletud liidu õiguse tõlgendusel ei ole mingit seost põhikohtuasja asjaolude või esemega, kui kõnealune probleem on hüpoteetiline või kui Euroopa Kohtule ei ole teada faktilised ja õiguslikud asjaolud, mis on vajalikud, et anda talle esitatud küsimustele vastus, millest on kasu.<sup>21</sup>

66. Käsitletaval juhul ilmneb eelotsusetaotlusest selgelt, et vaidlusaluse tarkvara (mis määrab kindlaks EGR-ventiili käivitumise taseme ja sellest tulenevalt lõpliku NOx heite taseme) kvalifitseerimine „katkestusseadmeks“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punktist 10 ja artikli 5 lõikest 2 lähtudes võib mõjutada rikkumise (st tarbijakaitseseadustiku artiklite L. 213-1 ja L. 213-2 järgi raskendatud pettuse) tuvastamist Prantsuse karistusõiguses. Seega tuleb tagasi lükata poolte A jt ning äriühingu X argumendid, et esitatud küsimused ei ole vajalikud, sest esitatud küsimused on põhikohtuasja esemega ilmselgelt seotud.

18 Äriühing X vaidleb vastu sellele, et tugineda võib õiguslikule teatisele, mille tema taotlusel koostas advokaadibüroo Freshfields Bruckhaus Deringer 2015. aasta detsembris – teatis, mis edastati enne ametliku uurimismenetluse algatamist ja millega püüti näidata, mille poolst ei saa EGR-süsteemi pidada „katkestusseadmeks“.

19 Vt 4. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Minister for Justice and Equality ja Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

20 15. jaanuari 2004. aasta kohtumäärus Saetti ja Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika).

21 Vt 4. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Minister for Justice and Equality ja Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, punkt 27 ja seal viidatud kohtupraktika).

67. Kuigi määruse nr 715/2007 sätete tõlgendamine võib mõjutada rikkumise tuvastamist, ei saa äriühingu X Prantsuse karistusõigusel põhinevad argumendid (eelkõige mis puudutab materiaalse ja/või tahtliku elemendi olemasolu) siiski anda tulemusi. Neil ei ole eelotsuse küsimuste vastuvõetavuse hindamisel (liidu õiguse seisukohast) tähtsust ja need puudutavad küsimusi, mis kuuluvad üksnes eelotsusetaotluse esitanud kohtu pädevusse.<sup>22</sup>

68. Süütegude ja karistuste seaduses sätestatuse põhimõtet puudutavad argumendid on aga samuti asjakohatud, sest eespool viidatud määrus reguleerib mootorsõidukite tüübikinnitust ega kehtesta sellena karistusõiguse norme.

69. Mis puudutab eelotsuse küsimuste väidetavat hüpoteetilisust, siis ka siin jään äriühingu X argumentide suhtes väga kahtlevale seisukohale.

70. Asjaolu, et äriühingu X menetlusstrateegia eelotsusetaotluse esitanud kohtus seisnes selles, et ta ei vastanud uurijate küsimustele, keeldus edastamast vaidlusaluse tarkvara lähtekoodi või eitas asjaolu, et see tarkvara kujutab endast pettust, ei võimalda tuvastada vaidluse puudumist: vastupidi, kaldun arvama, et see strateegia annab tunnistust niisuguse reaalse vaidluse olemasolust, mis pakub eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva kriminaalmenetluse tulemusel seisukohast olulist huvi.

71. Konkreetselt neljanda eelotsuse küsimuse kohta (mis puudutab eespool viidatud määruse artikli 5 lõikes 2 sätestatud katkestusseadmete keelu erandite tõlgendamist) väitis äriühing X, et ta ei ole nendele eranditele eelotsusetaotluse esitanud kohtus kordagi tuginenud, mistõttu on eespool viidatud küsimus hüpoteetiline. Kui Euroopa Kohus esitas talle selle kohta küsimuse, möönis äriühing X siiski väga selgelt, et ta ei välista võimalust, et tugineb sellistele eranditele eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleliolevas menetluses hiljem. Mulle näib, et see ülestunnistus näitab samuti, et need küsimused ei kujuta endast „pelka nõuandva arvamusetaotlust“, mis käsitleb puhtalt hüpoteetilisi probleeme.

72. Mis puudutab võistleva vaidluse puudumist eelotsusetaotluse esitanud kohtus, siis märgin lihtsalt, et ELTL artikliga 267 ei ole Euroopa Kohtusse pöördumiseks kehtestatud tingimust, et liikmesriigi kohtu menetlus, mille käigus eelotsuse küsimus esitatakse, on võistlev menetlus.<sup>23</sup> Seepärast tuleb ka see äriühingu X esitatud argument tagasi lükata.

73. Mis puudutab lõpuks käsitletaval juhul esitatud eelotsuse küsimuste väidetavalt ennatlikkust, siis märgin, et eelotsusetaotluse esitanud kohus on ainsana pädev otsustama, millisel hetkel ta Euroopa Kohtule küsimuse esitab.<sup>24</sup> Lisaks märgin, et äriühingu X argumendid selle aspekti kohta ei ole minu arvates veenvad. Põhikohtuasjani viinud faktilised asjaolud ilmnesisid 2015. aastal ja nende kohta viidi läbi mitu tehnilist analüüsi (analüüsid, mida ennast põhjalikult uuriti, vastavad järeldused on ära toodud ekspertiisiaruandes). Sellega seoses on minu arvates raske väita (nagu väitis äriühing X kohtuistungil), et „selles staadiumis ei ole kindlaks tehtud mingit konkreetset faktilist raamistikku“. Leian vastupidi, et Euroopa Kohtule on teada faktilised ja õiguslikud asjaolud, mis on vajalikud, et anda talle esitatud küsimustele vastus, millest on kasu.

74. Eelnevate kaalutluste põhjal olen seega arvamusel, et eelotsuse küsimuste vastuvõetavus on tuvastatud.

<sup>22</sup> Vt 13. novembri 2018. aasta kohtuotsus Čepelnik (C-33/17, EU:C:2018:896, punkt 24 ja seal viidatud kohtupraktika).

<sup>23</sup> Vt 25. juuni 2009. aasta kohtuotsus Roda Golf & Beach Resort (C-14/08, EU:C:2009:395, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika).

<sup>24</sup> Lisaks ei takista asjaolu, et kriminaalasi on uurimise etapis, väljakujunenud kohtupraktika kohaselt kohtul, kelle poole on pöördutud, esitamast Euroopa Kohtule eelotsuse küsimusi: vt 15. jaanuari 2004. aasta kohtumäärus Saetti ja Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika). Põhjalikumate arutluskäikude kohta vt ka Von Bardeleben, E., Donnat, F., ja Siritzky, D., *La Cour de justice de l'Union européenne et le droit du contentieux européen*, La Documentation française, Paris, 2012, lk 179 ja 180.

### ***Esimene eelotsuse küsimus***

75. Esimese eelotsuse küsimusega (mis koosneb kahest allküsimusest, mida tuleb analüüsida koos) soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt kindlaks teha, kas mootori juhtplokki integreeritud programmi või üldisemalt seda mõjutavat programmi võib pidada „konstruktsioonelemendiks“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses.

76. Sellele küsimusele tuleb minu arvates vastata jaatavalt.

77. Eespool viidatud määruse artikli 3 punktis 10 kasutatud mõiste „katkestusseade“ tähistab „iga konstruktsioonelementi, 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“.

78. Nagu Prantsuse valitsus õigesti märkis, annab selline määratlus mõistele „konstruktsioonelement“ laia ulatuse. Selline element võib koosneda nii mehaanilistest osadest kui ka arvutitarkvarast, mille abil neid osi aktiveeritakse, sest see mõjutab saastekontrollisüsteemi toimimist ja vähendab selle tõhusust. Niisugust seisukohta avaldas ka äriühing X oma kirjalikes seisukohtades.

79. Täpsustan, et tegemist peab olema sõiduki *tootjalt pärineva* elemendiga. Mis puudutab pardatarkvara, siis ei ole oluline, kas see on enne sõiduki müüki eelinstallitud või allalaaditud hiljem ajakohastamise käigus (mis on tootjapoolne kohustus või soovitus): tegemist ei saa aga olla *ainult sõiduki omaniku või kasutaja algatusel* paigaldatud elemendiga, millel puudub seos autotootjaga.

80. Seega on esimesele eelotsuse küsimusele vaja vastata järgmiselt: määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et mootori juhtplokki integreeritud programmi või üldisemalt seda mõjutavat programmi võib pidada „konstruktsioonelemendiks“ selle sätte tähenduses, sest see on selle ploki lahutamatu osa.

### ***Teine eelotsuse küsimus***

81. Oma teise eelotsuse küsimusega (mis koosneb kahest allküsimusest, mida ma analüüsin koos) küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt, kas määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „saastekontrollisüsteem“ hõlmab üksnes tehnoloogiaid ja strateegiaid, mis vähendavad heitkoguseid hiljem (pärast nende tekkimist), või hõlmab see mõiste vastupidi ka tehnoloogiaid ja strateegiaid, mis vähendavad nagu EGR-süsteem heitmeid kohe alguses (nende tekkimise ajal).

82. Nimelt on olemas nende meetodite kaks suurt kategooriat, mis võimaldavad tootjatel oma sõidukite toimimist saasteainete heitkoguste seisukohast optimeerida: esiteks niinimetatud „mootorisisesed“ strateegiad (nagu EGR-süsteem), millega minimeeritakse saastegaaside tekkimist mootoris endas, ja teiseks nõndanimetatud „järgneva töötlemise“ strateegiad, mis seisnevad heitmete töötlemises pärast nende tekkimist (näiteks NOx-st puhastav katalüütiline süsteem).

83. Äriühing X pooldab mõiste „saastekontrollisüsteem“ väga kitsendavat tõlgendust. Tema sõnul saab see mõiste tähistada ainult heitgaasisüsteemide sees asuvaid heitmeid puudutavaid koostisosi, kuid mootorisisesed strateegiad jäävad selle alt välja. See tõlgendus põhineb (peamiselt) määruse nr 692/2008 artikli 2 punktil 18, mille kohaselt tähendab „heitkoguse kontrollisüsteem“ OBD-seadme puhul „mootori elektroonilist juhtpulti ning kõik heitgaasi[...]süsteemi osi, mille abil antakse teated

kõnealusele juhtpuldile edasi või võetakse need juhtpuldilt vastu“.<sup>25</sup>

84. Ma ei nõustu äriühingu X analüüsiga.

85. Märgin kohe alguses, et mõistet „saastekontrollisüsteem“ ei ole määruses nr 715/2007 määratletud.

86. Selle ulatuse selgitamiseks tuleb viidata tõlgendamiskriteeriumidele, mille Euroopa Kohus on välja töötanud. Meenutan, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb liidu õigusnormi tõlgendamisel „arvestada mitte üksnes selle sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärgi, mille osaks säte on“.<sup>26</sup>

### Grammatiline tõlgendamine

87. Sõna-sõnalt on „saastekontrollisüsteem“ sõiduki koostisosa, mille eesmärk on kontrollida sõiduki heitkoguseid.

88. Märgin selle kohta, et EGR-süsteem võib seega *a priori* kuuluda selle mõiste alla, sest selle eesmärk on lõplike NOx heitmete vähendamine. Eelotsusetaotlusele lisatud ekspertiisaruandes on selgelt märgitud, et EGR-süsteem „täidab mootori juures *ainuüksi NOx heitme vähendamise eesmärki*“ ja et „EGR-süsteemis ringlevad gaasid juhatakse lõpuks atmosfääri“.<sup>27</sup> Tegemist on tõesti „NOx heidete kontrolli seadmega“.<sup>28</sup>

89. Selline on ka seisukoht, mida pooldab komisjon oma kirjalikes seisukohtades, kus ta märgib (minu arvates õigesti), et EGR-süsteem on ilmselgelt osa saastekontrollisüsteemist, sest see võimaldab kontrollida heitkoguste mahtu enne kindlaks määratud parameetrite põhjal, heites mootori vastuvõtusüsteemi kas suurema või väiksema koguse heitgaasi.<sup>29</sup>

90. Prantsuse ja Itaalia valitsus ning tsiviilhagi esitanud isikud, kes on oma kirjalikes seisukohtades või kohtuistungil andnud oma arvamuse, on esitanud samasuguse tõlgenduse.

91. Erinevalt äriühingust X ei arva ma, et mõiste „saastekontrollisüsteem“ niisugune tõlgendus oleks liiga lai või selline, mis hõlmaks sõiduki ükskõik missugust koostisosa, millel on mingi mõju saasteainete heitkogustele. Äriühing X väitis kohtuistungil, et akende elektrilise avamise süsteemil või kliimaseadmehel on samuti mõju sõiduki heitmetele, kuid neid ei saa veel sellepärast nimetada „saastekontrollisüsteemiks“. Need näited ei tundu mulle asjakohased: äriühingu X mainitud seadmete eesmärk ei ole NOx heitmete piiramine, samas kui EGR-süsteemi otstarve on just niisugune.<sup>30</sup> Just see otstarvete erinevus õigustab minu arvates EGR-süsteemi liigitamist saastekontrollisüsteemiks.<sup>31</sup>

25 Kohtujuristi kursiiv.

26 Vt 7. veebruari 2018. aasta kohtuotsus American Express (C-304/16, EU:C:2018:66, punkt 54 ja seal viidatud kohtupraktika).

27 See väide on toodud ekspertiisaruande leheküljel 65 (kohtujuristi kursiiv). Igaks juhuks märgin, et äriühing X sellele väitele vastu ei vaielnud.

28 Vt ekspertiisaruande lk 66 (punkt 8.5).

29 Seejuures ei ole tähtsust asjaolul, et vähendades NOx hulka märkimisväärselt, võib EGR-ventiili aktiveeritus suurendada *veidi* muud tüüpi heiteid (süsinikmonooksiidid või osakesed): viitan siin arvandmetele, mis on toodud käesoleva ettepaneku punktis 36.

30 Äriühing X väitis ka, et ennustatavuse huvides on vaja valida kitsendav tõlgendus, sest menetluse eesmärk on (käsitlaval juhul) tuvastada kriminaalkorras karistatav tegu. Nagu ma käesoleva ettepaneku punktis 68 märkisin, ei puutu see aspekt asjasse: määruses nr 715/2007 ei ole ühtegi karistusõiguslikku sätet.

31 EGR-süsteem kuulub minu arvates nii laiemasse kategooriasse „komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid“ (ja mida on silmas peetud määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 1), kui ka kitsamasse kategooriasse „saastekontrollisüsteemid“ (määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 ja artikli 5 lõike 2 tähenduses). Lisaks on EGR-süsteemiks ka *saastetõrjeseade* selle määruse artikli 3 punkti 11 tähenduses, st sõiduki osa, mis reguleerib ja/või piirab summutitoru heitgaaside ja kütuseaurude eraldumist (mis selgitab näiteks, miks on EGR-süsteemi mainitud määruse nr 692/2008 I lisa punktis 3.3). Miski nendes õigusnormides, mida ma analüüsisin, ei võimalda asuda seisukohale, et teatav element ei saa kuuluda korraga mitmesse kategooriasse (käsitlaval juhul „komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid“, „saastetõrjeseadmed“ ja „saastekontrollisüsteemid“).

### *Konteksti arvestav tõlgendamine*

92. Konteksti puudutavas osas tuleb kõigepealt uurida määruse nr 715/2007 teisi sätteid, et teha kindlaks, kas need saavad täiendada vastust, millest on kasu.

93. Selle määruse artikli 4 lõikega 2 on tootjale kehtestatud *tulemuse saavutamise kohustus*: nad peavad veenduma, et võetud tehnilised meetmed *tagavad* summutitoru heitgaaside tegeliku piiramise. Selle määruse artikli 3 punktis 6 on määratletud mõiste „summutitoru heitgaasid“: need on gaasiliste ja tahkete osakeste heitmed, kuid täiendavaid täpsustusi ei ole toodud.

94. Järelikult ei ole ei artikli 4 lõikes 2 ega artikli 3 punktis 6 täpsustatud, millises sõiduki tööetapis (või millise tehnilise vahendi abil) tuleb neid heitkoguseid muuta või vähendada.

95. Määrus nr 715/2007 on tehnoloogiliselt neutraalne, sest sellega ei ole ette nähtud konkreetseid tehnoloogilisi lahendusi. Selles on kindlaks määratud üksnes eesmärk, mida tuleb heitkoguste piiramise osas saavutada, kusjuures *neid mõõdetakse summutitorust väljumisel*.

96. Asjaolu, et äriühing X eristab mootoriseseid strateegiaid ja heitgaasi järgneva töötlemise meetodeid, ei õigusta seega määruse nr 715/2007 tekst. Lisaks näib, et faktilisest küljest on niisugusel vahetegemisel vaevalt mingit mõtet. Kuigi äriühing X kasutas kohtuistungil juhust ja väitis, et „see, mis mootorist väljub, ei ole heide“, jäävad NO<sub>x</sub> heitmed praktikas siiski NO<sub>x</sub> heitmeteks, nagu komisjon seda peaaegu et talupojatarkusega märkis: need väljuvad lõpuks ikka summutitoru kaudu (olenemata sellest, kas nende teket piirati enne mootoris või neid töödeldi heitgaasisüsteemis hiljem).<sup>32</sup>

97. Bütsantslik vahetegemine eelneva ja hilisema vähendamise meetodite vahel, mille äriühing X välja pakub, ei ole õigustatud ka (UN/ECE) eeskirjast nr 83, eelkõige selle punktist 2.16 lähtudes.<sup>33</sup> Asjaolu, et selle määruse 11. lisa 1. liite punktis 6.5.1.3 on kahte järgneva töötlemise meetodit nimetatud saastekontrollisüsteemidena (või saastetõrjesüsteemidena), ei tähenda veel iseenesest, et selle mõiste alla ei saa kuuluda muud meetodid (nagu EGR-süsteem): siin on tegemist vaid üksikute näidetega, mitte ammendava loeteluga.

98. Kuidas on määrusega nr 692/2008, millele äriühing X tugines nii oma kirjalikes seisukohtades kui ka kohtuistungil?

99. Kõigepealt märgin, et komisjoni määrus nr 692/2008<sup>34</sup> on määrusega nr 715/2007 (mille on aga võtnud nõukogu ja Euroopa Parlament) võrreldes madalama taseme õigusakt: põhimõtteliselt ei või ta selle viimase määruse kohaldamisala piirata. Lisaks kohaldatakse määruse nr 692/2008 artikli 2 punkti 18 (millele äriühing X tugineb) „[pardadiagnostika]süsteemi puhul“ ja see ei ole üldkohaldatav.

100. Ka näib äriühingu X seisukoht põhinevat selle artikli 2 punkti 18 ekslikul tõlgendusel. Äriühingu X sõnul eeldab see säte nimelt, et saastekontrollisüsteem saab olla ainult komponent, „mis on seotud heitmetega“ ja „mis asub *heitgaasisüsteemis*“.<sup>35</sup> Selles sättes on – eelkõige määruse prantsuskeelses versioonis – silmas peetud heitgaasisüsteemi kõiki komponente (mis on heitmega seotud).<sup>36</sup> Seega ei ole vaja, et see komponent asuks füüsiliselt heitgaasisüsteemi sees.

32 Vt käesoleva ettepaneku punkt 88: EGR-süsteemi kaudu ringlevad gaasid heidetakse (viimaks) atmosfääri.

33 Märgin ka, et sama määruse 2015. aastal vastu võetud prantsuskeelses versioonis asendati väljend „système de contrôle des émissions“ väljendiga „système antipollution“. See muudatus, millele ei ole võimalik leida nii hõlpsasti vastet teistes keeleversioonides, näib mulle samuti kõnelevat selle mõiste laia tõlgenduse kasuks. Vt ka käesoleva ettepaneku 4. joonealune märkus.

34 Tegemist on määrusega, mille komisjon võttis vastu määruse nr 715/2007 teatavate sätete (st selle artiklite 4, 5 ja 8) rakendamiseks.

35 Viitan äriühingu X kirjalikele seisukohtadele.

36 Näitena märgin, et nii on see ka selle määruse itaaliakeelses versioonis (mis sisaldab väljendit „del sistema di scarico“), hispaaniakeelses versioonis („del sistema de escape“) või ka poolakeelses versioonis (termin „ukladu“ on genitiivis, mitte kohakäändes). Kohtujuristi kursiiv.

101. Kaldun arvama – nagu ka komisjon –, et see ekslik tõlgendus tuleneb määruse nr 692/2008 ingliskeelsest versioonist, milles on kasutatud väljendit „any emission-related component *in* the exhaust [...] system“.<sup>37</sup> See lause (ingliskeelses versioonis<sup>38</sup>) ei tundu mulle õige, kui lugeda määrust nr 715/2007, mille ingliskeelses versioonis on süstemaatiliselt kasutatud väljendit „tailpipe emissions“ (prantsuskeelses versioonis on see termin tõlgitud väljendiga „émissions *au* tuyau arrière d'échappement“<sup>39</sup>). Kasutatud sõnastus näitab selgelt määruse nr 715/2007 aluseks olevat arutluskäiku: heitkoguseid *mõõdetakse* alati heitgaasisüsteemist väljumisel, sest need *heidetakse* alati *välja* sealtkaudu (enne õhu saastamist). Seepärast ei pea heitmete kontrollimise süsteem tingimata asuma heitgaasisüsteemi *sees* otseses tähenduses.

102. Lõpuks märgin veel, et määruse nr 692/2008 XI lisa 2. liitega on EGR-süsteem sõnaselgelt lisatud selle saastekontrollisüsteemide loetellu. Nimetatud asjaolu kinnitab vajalikus ulatuses, et äriühing X tõlgendab selle määruse artikli 2 punkti 18 ekslikult.

### *Teleoloogiline tõlgendamine*

103. Tulen nüüd määruse nr 715/2007 eesmärkide ja selle juurde, millist mõju avaldavad need mõiste „saastekontrollisüsteemid“ tõlgendusele.

104. Selle määruse põhjendustest 1 ja 5 ilmneb, et selle eesmärk on tagada keskkonnakaitse kõrge tase ning et liidu õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamise nõuab jätkuvaid jõupingutusi sõidukite heitkoguste vähendamiseks. Selle määruse põhjenduses 6 on täpsustatud, et „[d]iiselmootoriga sõidukite [NOx] heitkoguste oluline vähendamine on eriti vajalik õhu kvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtustele vastamiseks“.

105. Lisaks tuleneb sama määruse artiklist 4, et selle määruse eesmärk on tagada heitkoguste *tõhus* piiramine kogu sõiduki tavapärase eluea jooksul tavapärastes kasutustingimustes.

106. Arvestades liidu seadusandja tahet, mida on nendes sätetes väga selgelt väljendatud, leian samamoodi nagu Prantsuse valitsus ja komisjon, et mõistet „saastekontrollisüsteem“ tuleb tõlgendada laialt. Kui piirata selle mõiste ulatust nii, et see hõlmab ainult heitgaaside hilisema töötlemise meetodeid (välistades sellised mootorisisesed strateegiad nagu EGR-süsteem), kaotaks määrus nr 715/2007 suure osa oma kasulikust mõjust. Selles mõttes ei ole vahetegemine, mida äriühing X soovib teha, õigustatud.

### *Järeldus*

107. Võttes arvesse määruse nr 715/2007 sätete grammatilist, kontekstipõhist ja ka teleoloogilist tõlgendust, leian, et vastus teisele eelotsuse küsimusele tuleb sõnastada järgmiselt: määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „saastekontrollisüsteem“ hõlmab tehnoloogiaid, strateegiaid ja mehaanilisi või infotehnoloogilisi osi, mis võimaldavad nagu EGR-süsteem vähendada heitkoguseid (sealhulgas NOx heitmeid) enne, kui ka neid, mis võimaldavad heitkoguseid töödelda ja vähendada hiljem, pärast nende tekkimist.

<sup>37</sup> Kohtujuristi kursiiv.

<sup>38</sup> See väljend on üle võetud ka määruse nr 692/2008 saksakeelses versiooni, milles on kasutatud väljendit „*im* Abgas- oder Verdunstungssystem“. Kohtujuristi kursiiv.

<sup>39</sup> Määruse nr 715/2007 saksakeelses versioonis on „Auspuffemissionen“.



### *Kolmas eelotsuse küsimus*

108. Kolmas eelotsuse küsimus sisaldab kolme allküsimumst: teist allküsimumst käsitlen siis, kui analüüsin neljandat eelotsuse küsimust käesoleva ettepaneku järgmises jaos.

109. Esimene ja kolmas allküsimums puudutavad sisuliselt seda, kas määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et seade, mis tuvastab kõik selles määruses ette nähtud tüübikinnitusmenetluste läbiviimisega seotud parameetrid, et nendes menetlustes aktiveerida või suurendada saastekontrollisüsteemi ükskõik missuguse osa õiget toimimist ja saavutada seeläbi sõiduki tüübikinnitus, kujutab endast „katkestusseadet“ selle sätte tähenduses, ja seda isegi siis, kui saastekontrollisüsteemi töö võib aktiveeruda ka pisteliselt, kui tegelikus ringluses tekivad täpselt need tingimused, mis selle aktiveerumise esile kutsuvad.

110. Minu arvates tuleb sellele küsimusele vastata jaatavalt.

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

112. Äriühing X tugineb selle tõendamiseks, et sellist seadet ei tule kvalifitseerida nii, käsitletaval juhul kahele argumendile.

113. Esimese argumendiga kinnitab ta, et EGR-süsteem ei kujuta endast saastekontrollisüsteemi ning et järelikult ei saa EGR-süsteemi toimimist mõjutavat konstruktsioonelementi pidada „katkestusseadmeks“. Arvestades vastust, mille ma soovitan anda teisele eelotsuse küsimusele, ei saa see argument anda tulemusi. Seega ma seda teemat rohkem ei käsitle.

114. Tema teine argument on järgmine: katkestusseadmed, mis suurendavad saastekontrollisüsteemi toimimist *laboratooriumikatsete ajal* (nagu NEDC katsed), ei vähenda selle süsteemi tõhusust. Ainult muutus sõiduki tavapärase kasutamise käigus võimaldab tuvastada katkestusseadme olemasolu.

115. Mulle näib, et see argument on ühtaegu nii väliselt ilus kui ka põhjendamatu nii faktiliste kui ka õiguslike asjaolude osas.

116. *Faktilisest küljest* ilmneb eelotsusetaotlusest ja ekspertiisiaruandest, et EGR-süsteem toimib kahel režiimil, mida juhib vaidlusalune tarkvara. Kui tuvastatakse tüübikinnituskatsele iseloomulik tsükkel, lülitub EGR-süsteem „1. režiimile“. Vastasel juhul, st juhul, kui ta tuvastab tüübikinnituskatsele iseloomulike tingimuste puudumise, valib süsteem „0-režiimi“.

117. 1. režiimi puhul on EGR-ventiil käivitud suuremal määral ja võimaldab sõidukil järgida õigusaktides NO<sub>x</sub> heitkoguste osas ette nähtud piiranguid. Seevastu 0-režiimi puhul (st praktikas režiimi puhul, mis on ülekaalus tegelikes juhtimistingimustes) ei ole EGR-ventiil täielikult desaktiveeritud, kuid see on käivitud piiratud määral. Selline muutus toob kaasa palju suuremad NO<sub>x</sub> heitkogused kui need, mida võib täheldada katsetamise etapis,<sup>40</sup> ning igal juhul tulemusel, mis ei ole kooskõlas määruses nr 715/2007 sätestatud piirnormidega.<sup>41</sup>

40 Ekspertiisiaruandes on mainitud „NO<sub>x</sub> heidete 3. faktori suurenemist kaugelt üle veamarginaalide määramisel ja koostatud protokollis“: vt ekspertiisiaruande lk 74.

41 *Ibidem*.

118. Nagu komisjon ja Prantsuse valitsus on õigesti märkinud, on seega ilmne, et kõnealune seade „muudab“ saastekontrollisüsteemi ühe osa toimimist, sest selle tulemusena varieerub heitkoguste tase sõltuvalt sellest, millised erinevad enne kindlaks määratud parameetrid tuvastatakse, ning seda ühelt režiimilt teisele ümber lülitumise tulemusena.

119. Teisisõnu, kui sõiduki tavalistes kasutustingimustes valitakse vaikumisi 0-režiim, muudab kasutatav meetod saastekontrollisüsteemi vähem tõhusaks. Asjaolu, et see meetod toob kaasa suurema aktiveerituse ainult juhul, kui tuvastatakse tüübikinnituskatsele iseloomulikud tingimused, ei mõjuta seda järeldust.

120. *Õiguslikust küljest* tuleb tõdeda, et äriühingu X seisukoht ei ole kooskõlas ka määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 sõnastuse, konteksti ega eesmärgiga.

121. Nagu komisjon õigesti märkis, ei põhine see säte nimelt dihhotoomial sõiduki tüübikinnituse jaoks tehtavate katsete etapi ja järgneva sõiduki tavapärase kasutamise perioodi vahel. Mootorsõidukite tüübikinnitus põhineb *katsetamismenetlustel, mis peavad* nii palju kui võimalik *vastama sellele, milline on sõiduki tavapärase kasutamine tulevikus* pärast selle turuleviimist. Katse eesmärk on taasesitada enne sõiduki tegeliku juhtimise tingimusi, mis esinevad selle tavakasutuse käigus.

122. NEDC-katse meetod on teatavas mõttes teoreetiline teekond, mis võtab (skemaatilisel) kokku „olukorra, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“. Saastekontrollisüsteemi osaline või täielik desaktiveerumine, mis on programmeeritud toimuma süstemaatiliselt väljaspool seda teoreetilist teekonda, tähendab paratamatult selle süsteemi tõhususe vähenemist tavapärastes kasutustingimustes. Selline kunstlik desaktiveerimine viib tingimata määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 rikkumiseni.

123. Seega ei ole seisukohal, mille äriühing X soovib esitada, tekstuaalset alust.

124. Lisaks tuleb kontekstuaalsest seisukohast viidata ka määruse nr 715/2007 artikli 4 lõikele 2: selles on sätestatud kohustus tagada summutitoru heitgaaside tegelik piiramine sõidukite normaalse kasutusaja jooksul *normaalsetes kasutustingimustes*.<sup>42</sup> Seade, mille ainus eesmärk on tagada õigusnormidest tulenevate piirnormide järgimine laboratooriumikatsete ajal, on *de facto* selle kohustusega vastuolus. Ekspertiisaruanne on selles küsimuses kõnekas: eksperdi meelest „peavad saastekontrollisüsteemid seaduse kohaselt toimima sõiduki tavapärasel töötamisel“. <sup>43</sup> Äriühingu X väitega nõustumine tähendaks „nõustumist sellega, et õigusnormide eesmärk ei ole vähendada saasteainete heitkoguseid iga päev, vaid ainult teha tehnoloogiate tasemekatseid“. <sup>44</sup> On ilmne, et niisugune tõlgendus ei ole kooskõlas määruse nr 715/2007 süsteemi loogikaga.

125. Eksperdi esitatud arutluskäik viib mind täiesti loomulikult küsimuse *teleoloogilise* külje juurde: arvestades määrusega nr 715/2007 taotletavaid eesmärke (mida on kirjeldatud käesoleva ettepaneku punktides 104 ja 105), ei ole vähimatki kahtlust, et äriühingu X seisukoht piiraks põhjendamatult määruse nr 715/2007 ning artikli 3 punktis 10 ja artikli 5 lõikes 2 nimetatud seadmete keelu kasulikku mõju.

126. Lõpuks leian samamoodi nagu komisjon ja Prantsuse valitsus, et asjaolul, et saastekontrollisüsteemi töö intensiivistumine võib *pistelisel* toimuda sõiduki tavapärase kasutamise korral, ei ole tähtsust. Nagu komisjon märkis, on sellise kokkulangevuse võimalus (NEDC-katse eripärasid arvestades) äärmiselt väike. See, et sõiduk järgib kõnealusel määruses sätestatud piiranguid, peab olema selle tavapärase kasutamise korral *reegel*, mitte *erand*, mis on seotud tüübikinnituskatsetega samalaadsete tingimuste juhusliku esinemisega.

<sup>42</sup> Vt ka määruse nr 715/2007 artikli 5 lõige 1, milles on mainitud sõidukite „normaalset kasutamist“.

<sup>43</sup> Vt ekspertiisiaruande lk 75.

<sup>44</sup> *Ibidem*.

127. Esitatud põhjendustest lähtudes leian, et vastus kolmandale eelotsuse küsimusele tuleb sõnastada järgmiselt: määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et seade, mis tuvastab kõik selles määruses ette nähtud tüübikinnitusmenetluste läbiviimisega seotud parameetrid, et aktiveerida või suurendada saastekontrollisüsteemi ükskõik missuguse osa toimimist nende menetluste ajal ja saavutada seega sõiduki tüübikinnitus, kujutab endast „katkestusseadet“ selle sätte tähenduses, isegi kui saastekontrollisüsteemi töö intensiivistumine võib *pistelisel* toimuda sõiduki tavapärase kasutamise korral, kui täpsed tingimused, mis selle käivitavad, esinevad juhuslikult sõiduki tavapärase kasutamise olukorras.

### *Neljas eelotsuse küsimus*

128. Kolmanda küsimuse punktiga b ja neljanda küsimusega (mis omakorda koosneb kolmest allküsimusest) soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas selline katkestusseade, millega on tegemist põhikohtuasjas, on õiguspärane, ja eelkõige, kas selline seade võib kuuluda mõne määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 keelust tehtud erandi kohaldamisalasse. Täpsemalt soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus kindlaks teha, kas mootori vananemise või määrdumise aeglustumine võib olla osa nõudest, mille kohaselt on seade vajalik „mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest“ või „sõiduki ohutuks kasutamiseks“ selle määruse artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses, ning seega õigustada selle katkestusseadme olemasolu.

129. Tuletan meelde, et saastekontrollisüsteemi tõhusust vähendavate katkestusseadmete kasutamine on keelatud ning et sellel põhimõttelisel keelul on üksnes kolm erandit, nimelt 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.

130. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktides b ja c sätestatud erandid on eespool esitatud faktilisi asjaolusid arvestades käsitletaval juhul ilmselgelt asjakohatud.

131. Analüüsida tuleb aga määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a sätestatud erandit, mis võimaldab õigustada katkestusseadme olemasolu, kui see on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks.

132. On vaja märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb erandeid *tõlgendada kitsalt*, et üldreeglid ei muutuks *sisutihjaks*.<sup>45</sup> Seejuures ei tohi erandite tõlgendamisel minna kaugemale juhtudest, mis on kõnealuses sättes *sõnaselgelt* ette nähtud.<sup>46</sup>

133. Pean seega äriühingu X esitatud argumendi, et valida tuleks kõnealuse erandi „lai“ tõlgendamine või kohaldamine, tagasi lükkama.<sup>47</sup>

134. Käsitletaval juhul tuleb tõlgendada mõisteid „õnnetusjuhtum“ ja „kahju“. Minu arvates saab nende sõnade ulatus selgemaks tänu nende grammatilisele ja teleoloogilisele tõlgendusele.

45 22. aprilli 2010. aasta kohtuotsus komisjon vs. Ühendkuningriik (C-346/08, EU:C:2010:213, punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika).

46 Vt muu hulgas 16. mai 2013. aasta kohtuotsus Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, punkt 24) ning 5. märtsi 2015. aasta kohtuotsus Copydan Båndkopi (C-463/12, EU:C:2015:144, punkt 87 ja seal viidatud kohtupraktika).

47 Äriühingu X sõnul tuleks seda laia tõlgendust (või kohaldamist) eelistada sel põhjusel, et eespool nimetatud erand „ei kohusta kasutama parimat olemasolevat tehnoloogiat ja [...] seda tuleb pigem tõlgendada igal üksikjuhul eraldi kui abstraktselt“. Märgin, et kõnesolevas erandis ei ole kuidagi viidatud vajadusele (või vajaduse puudumisele) kasutada „parimat olemasolevat tehnoloogiat“. Kuna selles on sätestatud üldise kohaldamise reegel, peab sellel erandil tingimata olema normatiivne ja abstraktne ulatus. Argument, millele äriühing X tugineb, ei saa seega anda tulemusi.

135. *Grammatilisest seisukohast* märgin, et üldiselt on nõustatud, et mõiste „õnnetusjuhtum“ tähistab ettenägematut ja ootamatut sündmust, mis toob kaasa kahju või ohud, näiteks vigastused või surm.<sup>48</sup> Mõiste „kahju“ omakorda tähendab kahju, mis on üldiselt tingitud vägivaldsest või äkilisest sündmusest.<sup>49</sup> Määruse nr 715/2007 ingliskeelses versioonis kasutatud mõisted „accident“ ja „damage“ ei ole minu arvates selle tähendusega vastuolus.<sup>50</sup>

136. Kui liidu õigusnormi sõnastus on selge ja täpne, tuleb lähtuda liidu õigusnormist.<sup>51</sup>

137. Katkestusseade võib seega olla eespool viidatud määruse artikli 5 lõike 2 punkti a alusel õigustatud üksnes siis, kui see on *vajalik* mootori kaitsmiseks ootamatu kahju eest.

138. Minu arvates on seega vaja tagasi lükata Itaalia valitsuse laiendav tõlgendus, mille kohaselt tuleb mõistet „kahju“ laiendada nii, et see hõlmab sõiduki kulumist, tõhususe alanemist või varalise väärtuse vähenemist vananemise tagajärjel ning selle mootori järkjärgulist määrdumist.

139. Nagu komisjon ja Prantsuse valitsus õigesti märkisid, on mootori või selle osa vananemine ja määrdumine sõiduki *normaalse* kasutamise vältimatu tulemus. Tegemist on *tavaliste* ja *prognoositavate* tagajärgedega, mis tekivad lisandite järkjärgulisel kogunemisel mootoris sõiduki normaalse kasutusaja jooksul – mõju, mida on muu hulgas võimalik leevendada pikemas perspektiivis planeeritud korrapärase hoolduse abil. Seega ei ole tegemist õnnetusjuhtumite, kahjude ega sõiduki ohutut toimimist ähvardavate ohtudega.

140. Nüüd käsitlen küsimuse *teleoloogilist* aspekti. Minu arvates ei ole Itaalia valitsuse lai tõlgendus määruse nr 715/2007 eesmärgi ning eelkõige keskkonnakaitse ja liidus õhukvaliteedi parandamise eesmärgi<sup>52</sup> arvestades kuidagi põhjendatud.

141. Selline tõlgendus võtaks üldreeglilt (ja teisisõnu saastekontrollisüsteemide tõhusust vähendavate katkestusseadmete keelult) selle sisu.

142. Nimelt peavad sõidukite tootjad tagama, et sõidukid vastaksid heitkoguseid käsitlevate õigusnormidega kehtestatud piirnormidele kogu nende normaalse töötamise aja jooksul<sup>53</sup> ning et need sõidukid töötaksid ohutult, vastates samas nendele piirnormidele. Kuigi ei saa välistada, et saastekontrollisüsteemi toimimine võib (pikemas perspektiivis) kahjustada mootori eluiga või usaldusväärsust, ei õigusta see asjaolu kuidagi seda, et see süsteem desaktiveeritakse sõiduki normaalse töötamise ajal selle tavapärastes kasutustingimustes ainsa eesmärgiga kaitsta mootorit järkjärgulise vananemise või määrdumise eest.

143. Teisisõnu ei saa Itaalia valitsuse (käsitletaval juhul) esitatud tõlgendusega sugugi nõustuda, sest see võtaks eespool viidatud keelult kogu kasuliku mõju ning läheks ilmselgelt vastuollu liidu seadusandja tahtega, milleks on tagada saasteainete heitkoguste vähendamine niisuguste piirangute kehtestamisega, mida tuleb järgida iga turule viidava sõiduki tavapärasel kasutamisel.

48 Selle termini tähenduse kohta prantsuse keeles vt sõnaraamat *Le Petit Robert, Société du Nouveau Littré, Paris, 1973*, märksõna „accident“.

49 Selle termini tähenduse kohta prantsuse keeles vt sõnaraamat *Le Petit Robert, Société du Nouveau Littré, Paris, 1973*, märksõna „dégât“.

50 Näiteks inglise keeles võib sõna „damage“ olla määratletud järgmiselt: „physical harm that impairs the value, usefulness, or normal function of something“ (vt selle kohta *Oxford Dictionary of English, OUP, 2016*). „Accident“ on samas sõnaraamatus määratletud nii: „An unfortunate incident that happens unexpectedly and unintentionally, typically resulting in damage or injury. An event that happens by chance or that is without apparent or deliberate cause“.

51 8. detsembri 2005. aasta kohtuotsus EKP vs. Saksamaa (C-220/03, EU:C:2005:748, punkt 31).

52 Vt käesoleva ettepaneku punktid 104 ja 105.

53 Vt ka käesoleva ettepaneku punktid 50 ja 52.

144. Veelgi enam, selline tõlgendus tähendaks *de facto* seda, et majanduslikud huvid (nagu sõiduki edasimüügi väärtuse säilitamine) on rahvatervise suhtes ülimuslikud.<sup>54</sup> See tulemus oleks vastuolus nii määruse nr 715/2007 sõnastuse kui ka mõttega.<sup>55</sup>

145. Mida tuleb käsitletaval juhul järeldada?

146. Minu arvates õigustavad katkestusseadme olemasolu ainult niisugused *vahetud* kahju tekkimise ohud, mis kahjustavad mootori usaldusväärsust ja tekitavad sõiduki juhtimisel konkreetse ohu.

147. Selle, kas põhikohtuasjas käsitletav seade kuulub eespool analüüsitud erandi kohaldamisalasse, peab kindlaks tegema eelotsusetaotluse esitanud kohus, kes on ainsana pädev hindama faktilisi asjaolusid.<sup>56</sup>

148. Pean siiski vajalikuks märkida, et ekspertiisaruande kohaselt „ei ole EGR-süsteem mootorit kahjustav“.<sup>57</sup> See süsteem võib aga kahjustada mootori omadusi selle kasutamisel ja kiirendada selle määrdumist, mis võib muuta hooldustoimingud „sagedamaks ja kallimaks“.<sup>58</sup> Seda arvestades näib mulle, et vaidlusalune katkestusseade ei ole mootorit kaitsmiseks *õnnetusjuhtumite* või *kahju* eest ning *sõiduki ohutu kasutamise* tagamiseks vajalik.

149. Vastus kolmanda küsimuse teisele punktile b ja neljandale eelotsuse küsimusele peaks olema sõnastatud järgmiselt: määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et mootori vananemise või määrdumise aeglustamise eesmärk ei õigusta seda, et kasutatakse katkestusseadet selle sätte tähenduses.

## Ettepanek

150. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris' (Pariisi esimese astme kohtu mitmeliikmelises koosseisus uurimisülesannetega asepresident, Prantsusmaa) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

### 1. Esimene eelotsuse küsimus

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, artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et mootori juhtplokki integreeritud programmi või üldisemalt seda mõjutavat programmi võib pidada „konstruktsioonelemendiks“ selle sätte tähenduses, sest see on selle ploki lahutamatu osa.

### 2. Teine eelotsuse küsimus

54 Põhimõtteliselt tuleb rahvatervise kaitset pidada majanduslike kaalutlustega võrreldes tähtsamaks: vt analoogia alusel 17. juuli 1997. aasta kohtuotsus *Affish* (C-183/95, EU:C:1997:373, punkt 43).

55 Märgin, et tõlgendus, mille ma välja pakun, sarnaneb tõlgendusele, mille nüüd valis komisjon oma 26. jaanuari 2017. aasta teatises C(2017) 352 final („Suunised heitmete piiramise täiendavate strateegiate ja katkestusseadmete olemasolu hindamiseks, mis puudutab määruse (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, kohaldamist“). Viidatud teatis ei ole siiski siduv ja see ei saa (niisugusena) olla Euroopa Kohtu tõlgendamistegevuse aluseks. Lisaks tuleb märkida, et põhikohtuasja faktilised asjaolud leidsid aset enne selle teatise vastuvõtmist. Seepärast ei ole minu arvates vaja seda teatist käsitletaval juhul arvesse võtta.

56 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on põhikohtuasja faktilisi asjaolusid ainsana pädev tuvastama ja tõlgendama riigisisene kohus: vt 8. mai 2019. aasta kohtuotsus *Dodič* (C-194/18, EU:C:2019:385, punkt 45).

57 Vt ekspertiisaruande lk 74 ja 75.

58 Vt ekspertiisaruande lk 76.

Määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et mõiste „saastekontrollisüsteem“ hõlmab tehnoloogiaid, strateegiaid ja mehaanilisi või infotehnoloogilisi osi, mis võimaldavad nagu EGR-süsteem vähendada heitkoguseid (sealhulgas NO<sub>x</sub> heitmeid) enne, kui ka neid, mis võimaldavad heitkoguseid töödelda ja vähendada hiljem, pärast nende tekkimist.

### 3. Kolmas eelotsuse küsimus

Määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et seade, mis tuvastab kõik selles määruses ette nähtud tüübikinnitusmenetluste läbiviimisega seotud parameetrid, et aktiveerida või suurendada saastekontrollisüsteemi ükskõik missuguse osa toimimist nende menetluste ajal ja saavutada seega sõiduki tüübikinnitus, kujutab endast „katkestusseadet“ selle sätte tähenduses, isegi kui saastekontrollisüsteemi töö intensiivistumine võib *pistelisel* toimuda sõiduki tavapärase kasutamise korral, kui täpsed tingimused, mis selle käivitavad, esinevad juhuslikult sõiduki tavapärase kasutamise olukorras.

### 4. Neljas eelotsuse küsimus

Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et mootori vananemise või määrdumise aeglustamise eesmärk ei õigusta seda, et kasutatakse katkestusseadet selle sätte tähenduses.