



## Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

14. juuli 2022 \*

Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Mootorsõidukite tüübikinnitus – Artikli 3 punkt 10 – Artikli 5 lõiked 1 ja 2 – Katkestusseade – Mootorsõidukid – Diiselmootor – Saasteainete heitkogused – Saastekontrollisüsteem – Mootori juhtploki integreeritud tarkvara – Heitgaasi tagastusklapp – Lämmastikoksiidi (NOx) heitkoguste vähendamine, mis on piiratud „temperatuurivahemikuga“ – Keeld kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust – Artikli 5 lõike 2 punkt a – Erand sellest keelust – Direktiiv 1999/44/EÜ – Tarbekaupade müük ja nendega seotud garantii – Artikli 3 lõige 2 – Sõiduki parandamise käigus paigaldatud seade

Kohtuasjas C-134/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landesgericht Eisenstadti (liidumaa kohus Eisenstadtis, Austria) 29. jaanuari 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. märtsil 2020, menetluses

**IR**

*versus*

**Volkswagen AG,**

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

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

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– IR, esindaja: *Rechtsanwalt* M. Poduschka,

\* Kohtumenetluse keel: saksa.

- Volkswagen AG, esindajad: *Rechtsanwälte* H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers ja B. Wollenschläger,
- Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller ja D. Klebs,
- Euroopa Komisjon, esindajad: M. Huttunen ja M. Noll-Ehlers,

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

on teinud järgmise

### otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2007, L 171, lk 1), artikli 3 punkti 10 ja artikli 5 lõikeid 1 ja 2 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiivi 1999/44/EÜ tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta (EÜT 1999, L 171, p. 12; ELT eriväljaanne 15/04, lk 223) artikli 3 lõiget 2.
- 2 Taotlus on esitatud IRI ja Volkswagen AG vahelises kohtuvaidluses nõude üle tühistada müügileping, mis puudutab mootorsõidukit, mis on varustatud tarkvaraga, mis vähendab sõiduki heitgaasitagastust olenevalt mõõdetud temperatuurist ja kõrgusest üle merepinna.

### Õiguslik raamistik

#### *Liidu õigus*

##### *Direktiiv 1999/44*

- 3 Direktiiv 1999/44 tunnistati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 2019. aasta direktiiviga (EL) 2019/771 kaupade müügilepingute teatavate aspektide kohta, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2394 ja direktiivi 2009/22/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/44/EÜ (ELT 2019, L 136, lk 28), alates 1. jaanuarist 2022 kehtetuks. Arvestades põhikohtuasja asjaolude asetleidmise kuupäeva, jääb direktiiv 1999/44 selle kohtuasja suhtes siiski kohaldatavaks.
- 4 Direktiivi 1999/44 artikli 1 lõike 2 punktis f oli sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

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

5 Direktiivi artiklis 3 „Tarbija õigused“ oli ette nähtud:

„1. Müüja vastutab tarbija ees kõigi lepingule mittevastavuste eest, mis esinevad kauba üleandmise ajal.

2. Lepingule mittevastavuse korral on tarbijal lõike 3 kohaselt õigus lasta kaup tasuta muuta lepingule vastavaks kas parandamise või ümbervahetamise teel või lasta lõigete 5 ja 6 kohaselt alandada kõnealuse kauba hinda või tühistada leping.

[...]“.

*Määrus nr 715/2007*

6 Määruse nr 715/2007 põhjendustes 1 ja 6 on märgitud:

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

[...]

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

7 Määruse artikli 1 lõikes 1 on ette nähtud:

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

8 Määruse artikli 3 punktis 10 on sätestatud:

„Käesolevas määruses ja selle rakendusmeetmetes kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

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

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

„1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdadavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad 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. [...]

[...]“.

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

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

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

a) seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks,

b) seade töötab ainult kuni mootori käivitamiseni,  
või

c) tingimused sisalduvad olulisel määral katsemenetluses, mida viiakse läbi kütuseaurude ja summutitorust väljuvate heitgaaside keskmiste koguste kontrollimiseks.“

11 Määruse I lisa „Heitkoguste piirväärtused“ on muu hulgas ette nähtud lämmastikoksiidi heitkoguste piirväärtused.

#### *Määrus nr 692/2008*

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

13 Määruse nr 692/2008 artiklis 1 oli ette nähtud:

„Käesolevas määruses sätestatakse määruse (EÜ) nr 715/2007 artiklite 4, 5 ja 8 rakendusmeetmed.“

- 14 Määruse nr 692/2008 artikli 2 punkt 18 oli sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

18. „heitkoguse kontrollsüsteem“ – OBD-seadme [(pardadiagnostika seadme)] puhul mootori elektrooniline juhtpult ning kõik heitgaasi- või kütuseaurude süsteemi osad, mille abil antakse teated kõnealusele juhtpuldile edasi või võetakse need juhtpuldilt vastu“.

- 15 Määruse artikli 3 lõikes 9 oli sätestatud:

„VIII lisas sätestatud 6. tüüpi katsed heitkoguste mõõtmiseks madalatel temperatuuridel ei kasutata diiselsõidukite puhul.

Tüübikinnitust taotledes peavad tootjad aga tüübikinnitusasutusele esitama andmed tõendamaks, et [lämmastikoksiidi (NO<sub>x</sub>)] järeltöötlusseade saavutab tõhusaks tööks piisavalt kõrge temperatuuri 400 sekundi jooksul alates 6. tüüpi katses kirjeldatud külmkäivitusest temperatuuril –7 [Celsiuse kraadi].

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

Neis andmetes tuleb kirjeldada ka võimalikku mõju heitmetele.

Tüübikinnitusasutus ei anna tüübikinnitust, kui esitatud andmetest ei piisa tõendamaks, et järeltöötlusseade saavutab määratud aja jooksul ka tegelikult tõhusaks toimimiseks piisavalt kõrge temperatuuri.

[...]“.

- 16 Määruse artikli 10 „Saastetõrjeseadmed“ lõikes 1 oli ette nähtud:

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

[...]“.

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

„3.3.1. Tüübikinnitust laiendatakse erinevatele sõidukitüüpidele tingimusel, et sõiduki, mootori või saastekontrollisüsteemi allpool loetletud tunnused on identsed või jäävad lubatud kõikumise piiresse.

3.3.1.1. Sõiduk

[...]

### 3.3.1.2. Mootor

[...]

### 3.3.1.3. Saastekontrollisüsteemi parameetrid:

[...]

c) Heitgaasitagastus:

olemas või puudub;

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

[...]“.

### *Austria õigus*

- 18 Tsiviilseadustiku (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch) põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni (edaspidi „ABGB“) §-s 871 on ette nähtud:

„Kui pool on tema esitatud või teisele isikule suunatud tahteavalduse sisu suhtes eksimuses, mis puudutab tahteavalduse eset või olulist tingimust, millele tahe oli peamiselt suunatud ja millega seoses seda avaldati, siis ei teki talle sellest kohustusi, kui eksimuse põhjustas teine isik või kui teine isik oleks asjaoludest tulenevalt pidanud seda ilmselgelt märkama või kui eksimus kõrvaldati aegsasti.“

### **Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused**

- 19 Tarbija IR sõlmis 2013. aastal müügilepingu, mis puudutas sõiduautot Volkswagen, mudel Touran Comfortline BMT TDI, mis on varustatud Euro 5 põlvkonna EA 189 tüüpi diiselmootoriga ning mille mootori töömaht on 1,6 liitrit ja võimsus 77 kW.
- 20 IR esitas eelotsusetaotluse esitanud kohtule Landesgericht Eisenstadtile (liidumaa kohus Eisenstadtis, Austria) hagi, milles palus selle müügilepingu ABGB § 871 alusel tühistada.
- 21 Eelotsusetaotlusest nähtub, et asjaomane sõiduk on varustatud sisemise saastevähenduseseadmega, st heitgaasi tagastusklapiga, ja et sellel on heitgaasi järeltöötlussüsteem tahkete osakeste filtri näol, kuid puudub lämmastikoksiidi (NOx) töötlemise süsteem.
- 22 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud andmete kohaselt oli asjaomasel sõidukil alguses mootori juhtplokki integreeritud tarkvara, mis juhtis heitgaasi tagastussüsteemi kahel viisil (edaspidi „ümberlülitussüsteem“), nimelt režiimil 0, mis käivitus sõiduki teel liiklemise ajal, ja režiimil 1, mis toimus saasteainete heitkoguseid puudutava tüübikinnituskatse ajal, mis kannab nime New European Driving Cycle (NEDC) ja mis toimub laboris. Režiimi 0 toimimise ajal heitgaasitagastuse määr väheneb. Tavapärastes kasutustingimustes oli sõiduk peaaegu alati režiimil 0 ega vastanud lämmastikoksiidi (NOx) heitkoguste piirnormidele, mis on ette nähtud määruses nr 715/2007.

- 23 VW sõidukite maaletooja Austrias teatas 8. oktoobri 2015. aasta kirjas IRile, et tema sõidukile on vaja teha parandusi ja et tootja kannab kõik nõutavate parandustöödega seotud kulud. Seejärel tehti IRile ettepanek lasta sõidukile paigaldada kõnealune tarkvara, mis desaktiveerib ümberlülitussüsteemi, ja IR nõustus ettepanekuga.
- 24 Selle uuenduse tagajärjel seadistati lisaks heitgaasi tagastusklapp heitgaasitagastuse määra reguleerimiseks nii, et klapp tagab vähesaastava töörežiimi üksnes juhul, kui välistemperatuur on 15–33 Celsiuse kraadi ja liigeldakse madalamal kui 1000 meetrit merepinnast (edaspidi „temperatuurivahemik“), ning väljaspool seda temperatuurivahemikku väheneb see määr lineaarselt nullini, mistõttu ületavad lämmastikoksiidi (NOx) heitkogused määrusega nr 715/2007 kehtestatud piirnorme.
- 25 Kraftfahrt-Bundesamt (Saksamaa föderaalne mootorsõidukiamet), mis on tüübikinnituse valdkonnas pädev asutus Saksamaal, andis loa tehnilise muudatuse tegemiseks, nimelt kõnealuse tarkvara uuendamiseks, ega tühistanud seega EÜ tüübikinnitust. See asutus leidis eelkõige, et keelatud katkestusseadet määruse nr 715/2007 tähenduses ei ole. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul ei olnud sellel asutusel siiski mingit teavet uuendamisel kasutatud tarkvara kohta, sest ta ei küsinud selle kohta teavet.
- 26 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et ümberlülitussüsteem, millega sõiduk oli alguses varustatud, ei vastanud määruse nr 715/2007 nõuetele, eelkõige neile, mis on ette nähtud artiklis 5. Sellega seoses märgib ta esiteks, et selle süsteemi kohaselt reguleeriti heitgaasi tagastusklappi nii, et sõiduki kasutamisel tavatingimustes ei olnud kasutamine kooskõlas määruse nõuete ega selle rakendusmeetmetega, ning teiseks, et tegemist ei olnud õiguspärase katkestusseadmega määruse artikli 5 lõike 2 tähenduses.
- 27 Nimetatud kohus märgib samuti, et tema menetluses oleva vaidluse asjaoludest nähtub, et IR arvas, et ostab neile nõuetele vastava sõiduki, ja et ta ei oleks seda ostnud, kui ta oleks teadnud, et see nii ei ole.
- 28 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib siiski, et Austria õiguse kohaselt võib selle isiku lepingupartner, kes andis nõusoleku olulise eksimuse mõjul, selle eksimuse õiguslikke tagajärgi vältida, kui ta asetab selle isiku samasugusesse olukorda, milles ta oleks olnud ilma eksimuseeta. Puudutatud isikul ei ole seega enam põhjendatud huvi.
- 29 Volkswagen väidab, et IR jäi tarkvara uuendusega rahule ja kaotas seega põhjendatud huvi, kuid IR vaidleb sellele vastu.
- 30 Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seisukohal, et otsuse tegemiseks peab ta kindlaks tegema, kas temperatuurivahemik kujutab endast tehnilist lahendust, mis vastab liidu õiguses ning eelkõige määrustes nr 715/2007 ja nr 692/2008 ette nähtud nõuetele. Jaatava vastuse korral ei ole IRI sõlmitud müügilepingut tarvis tühistada ja tema hagi tuleb järelikult jätta rahuldamata.
- 31 Nimetatud kohus tõdeb, et Austrias on temperatuur suurema osa aastast alla 15 Celsiuse kraadi. Ta märgib, et ei ole võimalik kindlaks teha, kas temperatuurivahemik on vajalik mootori kaitsmiseks kahju eest. Samuti ei ole võimalik kindlaks teha, kas juhul, kui uuendus oleks tehtud vahemikku ette nägemata, oleks järgitud määruse nr 715/2007 artikli 4 lõikes 2 sätestatud saastetõrjeseadmete kulumiskindluse nõudeid.

32 Neil asjaoludel otsustas Landesgericht Eisenstadt (liidumaa kohus Eisenstadtis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [määruse nr 715/2007] artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et selline sõiduki seade, nagu on silmas peetud määruse nr 715/2007 artikli 1 lõikes 1, on ebaseaduslikud, kui heitgaasi tagastusklapp – st detail, mis võib mõjutada heitmeid – on konstrueeritud nii, et heitgaasitagastuse määr ehk mootoris tagasisuunatava heitgaasi osakaal on seadistatud nii, et see klapp tagab vähesaastava töörežiimi ainult [teatud temperatuurivahemikus ning et] see määr väheneb väljaspool seda temperatuurivahemikku lineaarselt nullini 10 Celsiuse kraadiga ja kõrgemal kui 1000 meetrit merepinnast 250 meetriga, mistõttu ületavad lämmastikoksiidide (NOx) heitkogused määrusega nr 715/2007 kehtestatud piirväärtusi?
2. Kas [esimese] küsimuse hindamisel on oluline, kas [esimeses] küsimuses kirjeldatud sõiduki seade on vajalik selleks, et kaitsta mootorit kahju eest?
3. Kas [teise] küsimuse hindamisel on oluline ka see, kas mootori osa, mida tuleb kahju eest kaitsta, on heitgaasi tagastusklapp?
4. Kas [esimese] küsimuse hindamisel on oluline, kas selles küsimuses nimetatud varustus lisati sõidukile juba tootmise käigus või tuleb [esimeses] küsimuses kirjeldatud heitgaasi tagastusklapi seadistamine sõidukil teha parandusena [direktiivi 1999/44] artikli 3 lõike 2 tähenduses?“

## Eelotsuse küsimuste analüüs

### *Esimene küsimus*

- 33 Kõigepealt väärrib meeldetuletamist, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on ELTL artiklis 267 sätestatud liikmesriigi kohtute ja Euroopa Kohtu vahelises koostöömenetluses Euroopa Kohtu ülesanne anda liikmesriigi kohtule tarvilik vastus, mis võimaldaks viimasel tema menetletav kohtuasi lahendada. Sellest järeldub, et isegi kui eelotsusetaotluse esitanud kohus on oma küsimuses formaalselt piirdunud ainult liidu õiguse konkreetse sätte tõlgendamise küsimisega, ei takista see asjaolu Euroopa Kohtul esitada liikmesriigi kohtule kõiki liidu õiguse tõlgendamise aspekte, mis võivad olla tarvilikud liikmesriigi kohtu menetluses oleva kohtuasja lahendamisel, olenemata sellest, kas liikmesriigi kohus on neile oma küsimustes viidanud või mitte. Euroopa Kohus peab selleks liikmesriigi kohtu esitatud kõikidest materjalidest ja eelkõige eelotsusetaotluse põhjendustest välja valima need liidu õiguse aspektid, mis põhikohtuasja eset silmas pidades vajavad tõlgendamist (15. juuli 2021. aasta kohtuotsus DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 34 Käesoleval juhul viitab esimene küsimus määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikele 1. Eelotsusetaotlusest nähtub siiski, et eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib kindlaks teha, kas temperatuurivahemik kujutab endast selle määruse artikli 3 punkti 10 tähenduses „katkestusseadet“, mille kasutamine on määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt üldjuhul keelatud.
- 35 Tuleb märkida, et Volkswagen väidab oma kirjalikes seisukohtades, et eelotsusetaotluse esitanud kohus kirjeldab kõnealuse tarkvara toimimist ekslikult. Nimelt toob see tarkvara kaasa heitgaasitagastuse määra vähenemise, kui mootori sisselaskeõhu, mitte välisõhu temperatuur on alla 15 Celsiuse kraadi. Tehnilisest küljest on selge, et mootori sisselaskeõhu temperatuur on



välisõhu temperatuurist keskmiselt 5 Celsiuse kraadi võrra kõrgem. Järelikult toimub kogu heitgaasi tagastus nii kaua, kuni välisõhu temperatuur on kõrgem või võrdne mitte 15 Celsiuse kraadi, vaid 10 Celsiuse kraadiga, st jääb Saksamaa aasta keskmise õhutemperatuuri juurde, mis on 10,4 Celsiuse kraadi. Lisaks on eelotsusetaotluse esitanud kohus jätnud märkimata, et kui välisõhu temperatuur on alla 10 Celsiuse kraadi, väheneb heitgaasitagastuse määr alles järk-järgult lineaarselt nullini ning seda kuni välisõhu temperatuurini –5 Celsiuse kraadi.

- 36 Tuleb siiski meenutada, et ELTL artiklis 267 sätestatud menetluses, mis põhineb selgel liikmesriikide kohtute ja Euroopa Kohtu ülesannete eristamisel, on põhikohtuasja faktiliste asjaolude tuvastamine ja hindamine ning riigisisese õiguse tõlgendamine ja kohaldamine vaid liikmesriigi kohtu pädevuses (9. juuli 2020. aasta kohtuotsus Raiffeisen Bank ja BRD Groupe Société Générale, C-698/18 ja C-699/18, EU:C:2020:537, punkt 46).
- 37 Neil asjaoludel tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtule tarviliku vastuse andmiseks asuda seisukohale, et esimese küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas m ruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 koostoimes selle m ruse artikli 5 lõikega 1 tuleb tõlgendada nii, et seade, mis tagab selles m ruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes teatud temperatuurivahemikus, kujutab endast „katkestusseadet“ artikli 3 punkti 10 tähenduses.
- 38 M ruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 on „katkestusseade“ m aratletud kui „konstruktsioonelement, mille abil m odetakse temperatuuri, sõiduki kiirust, mootori p orlemiskiirust, 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 t otamisel ning kasutamisel“.
- 39 Euroopa Kohus on leidnud, et selline katkestusseadme m aratlus annab laia ulatuse mõistele „konstruktsioonelement“, mis hõlmab nii mehaanilisi osi kui ka neid osi aktiveerivaid elektroonilisi elemente, kuna need mõjutavad saastekontrollisüsteemi toimimist ja vähendavad selle tõhusust (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 64).
- 40 Euroopa Kohus on samuti leidnud, et m ruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses mõiste „saastekontrollis steem“ alla kuuluvad nii „heitgaaside j relt otlemise“ tehnoloogiad ja strateegia, mis vähendavad heitmeid hiljem, see tähendab pärast nende tekkimist, kui ka tehnoloogiad ja strateegia, mis sarnaselt heitgaasi tagastuss steemiga vähendavad heitmeid alguses, see tähendab nende tekkimise ajal (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 90).
- 41 Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlusest, et kõnealune sõiduk on varustatud heitgaasi tagastusklapiga ja mootori juhtploki integreeritud tarkvaraga. See klapp on üks tehnoloogiast, mida autotootjad kasutavad kütuse mittetäieliku põletamise tõttu tekkivate lämmastikoksiidi (NOx) heitmete kontrollimiseks ja vähendamiseks. Saaste vähendamise tõhusus on seotud heitgaasi tagastusklapi avatusega, mida juhivad eespool nimetatud tarkvara. Väljaspool selle tarkvara uuendamise loodud temperatuurivahemikku, mida on mainitud käesoleva kohtuotsuse punktis 24, väheneb heitgaasitagastuse m ar lineaarselt nullini ning see toob kaasa m rusega nr 715/2007 kehtestatud lämmastikoksiidi (NOx) heitkoguste piirnormide ületamise.

- 42 Põhikohtuasjas kõne all olev tarkvara, mis on programmeeritud vastavalt temperatuurivahemikule, mõõdab niisiis õhu temperatuuri ja liiklemiskõrgust, et „aktiveerida, muuta, lükata edasi või deaktiveerida saastekontrollisüsteemi mis tahes osade toimet“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses.
- 43 Järelikult, kuna selline tarkvara mõjutab saastekontrollisüsteemi toimimist ja vähendab selle tõhusust, siis on see kõnealuse sätte tähenduses „konstruktsioonelement“ (vt selle kohta 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 66).
- 44 Selleks et teha kindlaks, kas põhikohtuasjas kõne all olev tarkvara kujutab endast katkestusseadet määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, tuleb veel analüüsida, kas see tarkvara vähendab saastekontrollisüsteemi tõhusust „olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“.
- 45 Määruses nr 715/2007 ei ole mõistet „sõiduki tavapärase töötamine ning kasutamine“ määratletud ja selles ei ole mõiste tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramiseks viidatud liikmesriikide õigusele.
- 46 Seetõttu kujutab see mõiste endast liidu õiguse mõistet, mida tuleb kogu Euroopa Liidus tõlgendada autonoomselt ja ühetaoliselt, kusjuures tõlgenduse andmisel ei tule arvesse võtta mitte ainult nende sätete sõnastust, milles see mõiste esineb, vaid ka nende sätete konteksti ja nendega taotletavat eesmärki (vt analoogia alusel 26. jaanuari 2021. aasta kohtuotsus Hessischer Rundfunk, C-422/19 ja C-423/19, EU:C:2021:63, punkt 45).
- 47 Nagu nähtub juba määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 sõnastusest, viitab mõiste „sõiduki tavapärase töötamine ning kasutamine“ selle kasutamisele tavapärastes sõidutingimustes, st mitte ainult – nagu Volkswagen oma kirjalikes seisukohtades sisuliselt väidab – selle kasutamisele tingimustes, mis on ette nähtud käesoleva kohtuotsuse punktis 22 viidatud tüübikinnituskatse jaoks, mis kehtis põhikohtuasja asjaolude asetleidmise ajal ning mis toimub laboris ja seisneb selles, et korratakse linnasõidu tsüklit neli korda, millele järgneb üks linnavälise sõidu tsükkel. See mõiste viitab seega sõiduki kasutamisele tegelikes sõidutingimustes, nagu need tavapäraselt liidu territooriumil esinevad (vt selle kohta 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punktid 96 ja 101). Sõidukite heitkoguste kohta tüübikinnitusmenetluses läbiviidavad katsetsüklid ei põhine nimelt tegelikel liiklustingimustel (vt selle kohta 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 92).
- 48 Seda tõlgendust toetab määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 kontekst. Nimelt nähtub määruse artikli 4 lõikest 2, et tootja võetavad tehnilised meetmed peavad tagama summutitoru heitgaaside ja kütuseaurude tegeliku piiramise sõidukite normaalse kasutusejooksul tavapärastes kasutustingimustes. Lisaks on selle määruse artikli 5 lõikes 1 ette nähtud, et tootja peab varustama sõidukid selliselt, et komponendid, mis mõjutavad heitmeid – nagu põhikohtuasjas kõne all olev tarkvara –, peavad võimaldama sõidukit normaalselt kasutada kooskõlas heitkoguste piirnormidega, mis on ette nähtud samas määruses ja selle rakendusmeetmetes (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 97).

- 49 Nendest sätetest ei nähtu aga asjaolusid, mis võimaldaksid teha vahet niisuguse seadme nagu põhikohtuasjas kõne all oleva tarkvara toimimisel tüübikinnituskatse etapis ja sõitmisel sõidukite tavapärase kasutamise tingimustes. Sellise seadme kasutuselevõtt, mis võimaldaks tagada määruses nr 715/2007 ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise ainult tüübikinnituskatse etapis, kuigi see katsetapp ei võimalda luua sõiduki tavapärase kasutamise tingimusi, läheks hoopis vastuollu kohustusega tagada heitmete tegelik piiramine sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes (vt selle kohta 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punktid 97 ja 98). Sama kehtib sellise seadme kasutuselevõtu kohta, mis võimaldab tagada normide järgimise üksnes temperatuurivahemikus, mis küll hõlmab tüübikinnituskatse etapis valitsevaid tingimusi, kuid ei vasta tavapärastele sõidutingimustele, nagu need on määratletud käesoleva kohtuotsuse punktis 47.
- 50 Käesoleva kohtuotsuse punktis 47 esitatud tõlgendust, mille kohaselt mõiste „sõiduki tavapärase töötamine ning kasutamine“ viitab selle kasutamisele tegelikes sõidutingimustes, nagu need tavapäraselt liidu territooriumil esinevad, kinnitab ka määrusega nr 715/2007 taotletav eesmärk, mis nähtuvalt selle põhjendustest 1 ja 6 seisneb keskkonnakaitse kõrge taseme tagamises ja täpsemalt diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi (NO<sub>x</sub>) heitkoguste olulises vähendamises, et parandada õhu kvaliteeti ja järgida saaste piirnorme (vt selle kohta 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punktid 67, 86 ja 87).
- 51 Mis puudutab küsimust, kas selline tarkvara, nagu on kõne all põhikohtuasjas, vähendab saastekontrollisüsteemi tõhusust tavapärastes sõidutingimustes, siis on selge, et välisõhu temperatuur alla 15 Celsiuse kraadi ning sõitmine teedel, mis asuvad kõrgemal kui 1000 meetrit üle merepinna, on liidu territooriumil tavapärased.
- 52 Lisaks tuleb märkida, et põhikohtuasja asjaoludele kohaldatava määruse nr 692/2008, milles selle artikli 1 kohaselt on sätestatud määruse nr 715/2007 artiklite 4, 5 ja 8 rakendusmeetmed, artikli 3 lõike 9 teises lõigus on ette nähtud, et tootjad esitavad tüübikinnituse valdkonnas pädevale asutusele andmed tõendamaks, et nende sõidukite lämmastikoksiidi (NO<sub>x</sub>) järeltötlusseade saavutab tõhusaks tööks piisavalt kõrge temperatuuri 400 sekundi jooksul alates külmkäivitusest temperatuuril –7 Celsiuse kraadi. Artikli 3 lõike 9 viienda lõigu kohaselt ei anna pädev asutus tüübikinnitust, kui esitatud andmetest ei piisa tõendamaks, et järeltötlusseade saavutab määratud aja jooksul ka tegelikult tõhusaks toimimiseks piisavalt kõrge temperatuuri. Viimati nimetatud säte kinnitab tõlgendust, mille kohaselt tuleb määruses nr 715/2007 ette nähtud heitkoguste piirnorme järgida ka siis, kui temperatuur on selgelt alla 15 Celsiuse kraadi.
- 53 Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et selline tarkvara, nagu on kõne all põhikohtuasjas, vähendab saastekontrollisüsteemi tõhusust „olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, ning kujutab endast seega katkestusseadet selle sätte tähenduses.
- 54 Järelikult tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 1 tuleb tõlgendada nii, et seade, mis tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes teatud temperatuurivahemikus, kujutab endast „katkestusseadet“ artikli 3 punkti 10 tähenduses.

## *Teine ja kolmas küsimus*

### *Vastuvõetavus*

- 55 IR väidab, et teine küsimus, millega eelotsusetaotluse esitanud kohus palub selgitada, kas asjaolu, et selline seade nagu temperatuurivahemik on vajalik mootori kaitsmiseks kahju eest, mõjutab sellise seadme õiguspärasust, on hüpoteetiline, kuna see kohus märkis, et tal ei olnud võimalik kindlaks teha, kas temperatuurivahemik on vajalik kõnealuse sõiduki mootori kaitsmiseks kahju eest.
- 56 Väärrib meeldetuletamist, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on ELTL artiklis 267 ette nähtud Euroopa Kohtu ja liikmesriikide kohtute koostöö raames üksnes asja menetleva ja selles tehtava kohtulahendi eest vastutava liikmesriigi kohtu ülesanne kohtuasja eripära arvesse võttes hinnata nii eelotsuse vajalikkust asjas otsuse langetamiseks kui ka Euroopa Kohtule esitatavate küsimuste asjakohasust. Seega, kui küsimused on esitatud liidu õiguse tõlgendamise kohta, on Euroopa Kohus üldjuhul kohustatud vastama (24. novembri 2020. aasta kohtuotsus Openbaar Ministerie (dokumentide võltsimine), C-510/19, EU:C:2020:953, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 57 Sellest järeldub, et eeldatakse, et liidu õigust puudutavad küsimused on asjakohased. Euroopa Kohus võib keelduda liikmesriigi kohtu esitatud eelotsuse küsimusele vastamast vaid siis, kui on ilmne, et taotletaval liidu õiguse tõlgendusel puudub igasugune seos põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, kui probleem on hüpoteetiline või kui Euroopa Kohtule ei ole teada vajalikke faktilisi või õiguslikke asjaolusid, et anda tarvilik vastus talle esitatud küsimustele (24. novembri 2020. aasta kohtuotsus Openbaar Ministerie (dokumentide võltsimine), C-510/19, EU:C:2020:953, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 58 Käesoleval juhul vastab tõele, et eelotsusetaotluses märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et ei ole võimalik kindlaks teha, kas temperatuurivahemik on vajalik kõnealuse sõiduki mootori kaitsmiseks kahju eest.
- 59 Siiski nähtub eelotsusetaotlusest veel, et teise ja kolmanda küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, väljendab see kohus kahtlusi seoses tõlgendusega, mis tuleb anda määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktile a, milles on ette nähtud, et keeldu kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, ei kohaldata, kui „seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks“.
- 60 Neil asjaoludel ei ole ilmne, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu taotletaval määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tõlgendusel ei ole mingit seost põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega või et see puudutab hüpoteetilist probleemi.
- 61 Teine ja kolmas küsimus on seega vastuvõetavad.

*Sisulised küsimused*

- 62 Teise ja kolmanda küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseade, mis tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes teatud temperatuurivahemikus, võib kuuluda selles sättes ette nähtud erandi alla sellise seadme kasutamise keelust, kui seadme eesmärk on kaitsta heitgaasi tagastusklappi.
- 63 Kuna selles sättes on ette nähtud erand keelust kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, tuleb seda sätet tõlgendada kitsalt (vt selle kohta 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punktid 111 ja 112).
- 64 Mis puudutab kõigepealt mõistet „mootor“ määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a, siis nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktides 118 ja 119, on määruse nr 692/2008 I lisas sõnaselgelt eristatud mootorit ja saastekontrollisüsteemi. Nimelt on „[m]ootorit“ puudutavad nõuded sätestatud lisa punktis 3.3.1.2, samas kui „[s]aastekontrollisüsteemi parameetrite“ nõuded on sätestatud lisa punktis 3.3.1.3. Viimati nimetatud punkti alapunkt c hõlmab sõnaselgelt heitgaasitagastust. Järelikult on heitgaasi tagastusklapp, mis võimaldab selle avanemisel suunata heitgaasid sisselaskekollektorisse selleks, et need teist korda põletada, mootorist eraldiseisev detail. See klapp asub nimelt mootori väljalaskes pärast heitgaasi kollektorit.
- 65 Mis puudutab seejärel mõisteid „õnnetusjuhtum“ ja „kahju“, mis sisalduvad määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a, siis on Euroopa Kohus leidnud, et selleks, et saastekontrollisüsteemi tõhusust vähendav katkestusseade võiks olla selle sätte kohaselt põhjendatud, peab see seade võimaldama kaitsta mootorit äkilise ja erakorralise kahju eest (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 109).
- 66 Mootori määrdumist ja vananemist ei saa seega mingil juhul pidada nimetatud sätte tähenduses „õnnetusjuhtumiks“ ega „kahjuks“, kuna need sündmused on üldjuhul ettenähtavad ja omased sõiduki tavapärasele toimimisele (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 110).
- 67 Niisugust tõlgendust toetab ka määruse nr 715/2007 eesmärk, milleks on – nagu käesoleva kohtuotsuse punktis 50 märgitud – tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja parandada õhu kvaliteeti liidus, mis tähendab lämmastikoksiidi (NO<sub>x</sub>) heitmete tegelikku vähendamist sõidukite normaalse kasutusaja jooksul. Määruse artikli 5 lõikes 2 sätestatud keeld kaotaks nimelt oma sisu ja jääks ilma igasugusest soovitatavast toimest, kui tootjatel oleks lubatud sõiduaudod varustada selliste katkestusseadmetega üksnes eesmärgi tõttu kaitsta mootorit määrdumise ja vananemise eest (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 113).
- 68 Üksnes vahetud riskid mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis tekitavad sõidukiga sõitmisel konkreetse ohu, võivad seega määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a alusel õigustada katkestusseadme kasutamist.
- 69 Tõlgendust, mille Euroopa Kohus andis sõnale „kahju“ 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsuses CLCV jt (diiselmootori katkestusseade) (C-693/18, EU:C:2020:1040), ei sea kahtluse alla Saksamaa valitsuse ja Volkswageni argument, et selle sõna inglisis- (*damage*) ja saksakeelsest (*Beschädigung*) versioonist nähtub, et see ei hõlma üksnes äkilisi ja ettenägematu sündmusi.

- 70 Nimelt esiteks, nagu märkis sisuliselt ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 115, siis kuigi erinevalt sama sõna määratlusest prantsuse keeles ei tähenda selle määratlus inglise ja saksa keeles tingimata, et kahju tekib „äkilise“ sündmuse tõttu, ei lükka need ümber sõna „kahju“ tõlgendust, millest Euroopa Kohus lähtus. Teiseks väärib meeldetuletamist, et Euroopa Kohtu kitsas tõlgendus põhineb käesoleva kohtuotsuse punktides 63 ja 67 meenutatud põhjendustel.
- 71 Saksamaa valitsus ja Volkswagen väidavad siiski, et kõnealune katkestusseade on põhjendatud, kuna liiga madala või liiga kõrge temperatuuri korral võib heitgaasitagastuse ajal tekkida sade, mis võib viia heitgaasi tagastusklapi valesse asendisse – näiteks klapp enam ei avane või ei sulgu õigesti või on täiesti blokeeritud. Kahjustatud või vales asendis heitgaasi tagastusklapp võib aga tekitada kahju mootorile endale ja tuua kaasa muu hulgas sõiduki võimsuse vähenemise. Lisaks on võimatu ette näha ja välja arvutada, millisel hetkel jõutakse selleni, et heitgaasi tagastusklapp enam ei toimi, kuna see võib juhtuda äkki ja ettenägematult, isegi kui klappi on regulaarselt hooldatud. Sõiduki võimsuse vähenemine, mis tekib äkki ja ettenägematult, mõjutab sõiduki ohutut kasutamist, suurendades näiteks oluliselt möödasõidul raske liiklusõnnetuse toimumise ohtu.
- 72 Lisaks väidab Volkswagen, et kuna heitgaasi tagastussüsteemi detailide määrdumine põhjustab heitgaasi tagastusklapi toimimise häireid, mis võivad päädida klapi blokeerumisega, võib see kaasa tuua tahmafiltri süttimise ja mootori põlemise või selle tagajärjel isegi kogu sõiduki põlemise, ning see kahjustaks sõiduki ohutut kasutamist.
- 73 Sellega seoses tuleb märkida, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a sõnastusest endast nähtub, et selles sättes ette nähtud erandi alla kuulumiseks peab katkestusseadme vajadus olema põhjendatud mitte üksnes mootori kaitsmisega kahju või õnnetusjuhtumi eest, vaid ka sõiduki ohutu kasutamisega. Nimelt, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 106 märkis, tuleb selles sättes sidesõna „ning“ kasutamist arvestades seda sätet tõlgendada nii, et selles ette nähtud tingimused on kumulatiivsed.
- 74 Järelikult ja võttes arvesse – nagu on rõhutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 63 –, et seda erandit tuleb tõlgendada kitsalt, võib selline katkestusseade, nagu on kõne all põhikohtuasjas, olla selle erandi alusel põhjendatud üksnes juhul, kui on tõendatud, et seade vastab kitsalt vajadusele vältida heitgaasi tagastussüsteemi mõne detaili toimimise häirete tõttu vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis on nii tõsised, et need tekitavad konkreetse ohu selle seadmega varustatud sõidukiga sõitmisel. Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 126 rõhutas, kuulub selline kontrollimine põhikohtuasjas siiski faktiliste asjaolude hindamise alla, mis on üksnes eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne.
- 75 Lisaks, kuigi vastab tõele, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktiga a ei ole selles sättes ette nähtud erandi kohaldamiseks formaalselt kehtestatud muid tingimusi, oleks katkestusseade, mis peaks tavapärasel liiklustingimustel toimima suurema osa aasta vältel, et mootor oleks kaitstud kahju või õnnetusjuhtumi eest ja et sõiduki ohutu kasutamine oleks tagatud, ilmselgelt vastuolus määruse eesmärgiga, millest see säte lubab kõrvale kalduda üksnes väga spetsiifilistel asjaoludel, ja tooks kaasa selle, et sõidukite lämmastikoksiidi (NOx) heitmete piiramise põhimõtet kui sellist kahjustataks ebaproportsionaalselt.
- 76 Arvestades kitsast tõlgendust, mis tuleb anda artikli 5 lõike 2 punktile a, ei saa niisugune katkestusseade seega olla selle sätte alusel põhjendatud.

- 77 Kui nõustuda sellega, et niisugune katkestusseade, nagu on kirjeldatud käesoleva kohtuotsuse punktis 75, võib kuuluda määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a ette nähtud erandi kohaldamisalasse, muudaks see erandi kohaldatavaks suurema osa aasta jooksul liidu territooriumil valitsevate tegelike sõidutingimuste korral, mistõttu selliste katkestusseadmete keelu põhimõtet, mis on sätestatud artikli 5 lõikes 2, võidaks praktikas kohaldada harvemini kui nimetatud erandit.
- 78 Peale selle väidavad Volkswagen ja Saksamaa valitsus, et katkestusseadme vajaduse mõiste ei nõua parimat olemasolevat tehnikat ning et selleks, et hinnata, kas see vajadus on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses põhjendatud mootori kaitsmise ja sõiduki ohutu kasutamise seisukohast, tuleb arvesse võtta tehnoloogia arengutaset EÜ tüübikinnituse kuupäeva seisuga. Nende hinnangul puudub aga vaidlus selle üle, et olenevalt temperatuurivahemikust toimiva heitgaasi tagastussüsteemi kasutamine erinevas ulatuses sõltuvalt tüübikinnituse kuupäevast vastab tehnoloogia arengutasemele. Lisaks tuleks selles sättes sisalduva mõiste „vajadus“ tõlgendamisel arvesse võtta vajadust kaaluda keskkonnavalaseid huve ja tootjate majanduslikke huve.
- 79 Sellega seoses tuleb rõhutada, nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 129, et esiteks nähtub määruse nr 715/2007 põhjendusest 7, et kui liidu seadusandja määras kindlaks heitkoguste piirnormid, võttis ta arvesse tootjate majanduslikke huve ja eelkõige ettevõtjate kulusid, mis tulenevad vajadusest järgida neid piirnorme. Seega peavad tootjad kohanduma ja rakendama tehnilisi seadmeid, mis on nende normide järgimiseks sobivad, kuna määrus ei kehtesta mingit kohustust kasutada erilist tehnoloogiat.
- 80 Teiseks, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 67, tähendab määruse nr 715/2007 eesmärk, milleks on tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja parandada õhu kvaliteeti liidus, lämmastikoksiidi (NOx) heitmete tegelikku vähendamist sõidukite normaalse kasutusaja jooksul (17. detsembri 2020. aasta kohtuotsus CLCV jt (diiselmootori katkestusseade), C-693/18, EU:C:2020:1040, punkt 113). Kui aga lubada selle määruse artikli 5 lõike 2 punkti a alusel katkestusseadet üksnes põhjusel, et näiteks teadusuuringute kulu on suur, tehnilised seadmed on kulukad või sõiduki hooldustööd on kasutaja jaoks sagedasemad ja kallimad, seaks see kõnealuse eesmärgi ohtu.
- 81 Neil asjaoludel ja võttes arvesse asjaolu, et seda sätet tuleb – nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktides 63 ja 74 – tõlgendada kitsalt, tuleb asuda seisukohale, et katkestusseadme „vajadus“ selle sätte tähenduses esineb üksnes siis, kui selle seadme või sellega varustatud sõiduki EÜ tüübikinnituse saamise ajal ei võimalda ükski muu tehniline lahendus vältida vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis tekitavad sõidukiga sõitmisel konkreetse ohu.
- 82 Järelikult tuleb teisele ja kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseade, mis tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes teatud temperatuurivahemikus, ei või kuuluda selles sättes ette nähtud erandi alla sellise seadme kasutamise keelust ainuüksi seetõttu, et seadme eesmärk on kaitsta heitgaasi tagastusklappi, välja arvatud juhul, kui on tõendatud, et seade vastab kitsalt vajadusele vältida selle detaili toimimise häirete tõttu vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis on nii tõsised, et need tekitavad konkreetse ohu selle seadmega varustatud sõidukiga sõitmisel. Mingil juhul ei saa määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a ette nähtud erandi kohaldamisalasse kuuluda katkestusseade, mis peaks tavapärastel liiklustingimustel toimima suurema osa aasta vältel, et mootor oleks kaitstud kahju või õnnetusjuhtumi eest ja et sõiduki ohutu kasutamine oleks tagatud.

### *Neljas küsimus*

- 83 Vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 33 meenutatud kohtupraktikale ja arvestades eelotsusetaotluses esitatud andmeid, tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtule tarviliku vastuse andmiseks asuda seisukohale, et neljanda küsimusega palub see kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikeid 1 ja 2 koostoimes selle määruse artikli 3 punktiga 10 tuleb tõlgendada nii, et asjaolu, et katkestusseade viimati nimetatud sätte tähenduses paigaldati pärast sõiduki kasutuselevõttu direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 2 tähenduses parandamise käigus, on asjakohane selle hindamisel, kas seadme kasutamine on määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud.

### *Vastuvõetavus*

- 84 Saksamaa valitsus leiab, et käesolev küsimus on vastuvõetamatu, kuna eelotsusetaotluses ei ole esitatud põhjusi, miks vastus sellele küsimusele on põhikohtuasja lahendamiseks vajalik.
- 85 Käesoleval juhul ei ole ilmne, et neljas küsimus kuulub mõne käesoleva kohtuotsuse punktis 57 loetletud juhtumi alla, mil Euroopa Kohus võib keelduda eelotsuse küsimusele vastamast.
- 86 Vastupidi – eelotsusetaotlusest nähtub esiteks, et kõnealuse katkestusseadme paigaldamise eesmärk oli heastada ümberlülitussüsteemi õigusvastasus ja täita määruse nr 715/2007 nõuded paranduse abil, ning teiseks, et eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et tuleb kindlaks teha, kas asjaolu, et sõiduk ei olnud kasutuselevõtu ajal varustatud kõnealuse katkestusseadmega, mõjutab hinnangut sellele, kas seade on määrusele vastav.
- 87 Neljas küsimus on seega vastuvõetav.

### *Sisulised küsimused*

- 88 Ei määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 – milles on ette nähtud, et katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, on keelatud kasutada, välja arvatud teatud erandite korral – ega määruse artikli 3 punkti 10 – milles on määratletud mõiste „katkestusseade“ – sõnastusest ei nähtu, et selleks, et hinnata, kas seadme kasutamine on keelatud, tuleb teha vahet olenevalt sellest, kas seade paigaldati sõiduki tootmise käigus või alles pärast selle kasutuselevõttu, nimelt direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 2 tähenduses parandamise tulemusel.
- 89 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 137 ja 138 märkis, kinnitab seda tõlgendust määruse nr 715/2007 nende sätete kontekst ja määrusega taotletav eesmärk.
- 90 Nimelt, mis puudutab esiteks nende sätete konteksti, siis tuleb märkida, et vastavalt määruse nr 715/2007 artikli 4 lõike 1 esimese lõigu teisele lausele tõendavad tootjad, et kõik uued varu-saastetõrjeseadmed, mis vajavad tüübikinnitust ja mida liidus müüakse või võetakse kasutusele, saavad tüübikinnituse vastavalt sellele määrusele ja selle rakendusmeetmetele. Artikli 4 lõike 1 teises lõigus on täpsustatud, et see kohustus hõlmab ka I lisas sätestatud heitkoguste piirnormide ja sama määruse artiklis 5 viidatud rakendusmeetmete täitmist.



- 91 Lisaks on määruse nr 692/2008 artikli 10 lõikes 1 sätestatud, et „[t]ootja peab tagama, et EÜ tüübikinnitusega sõidukitele paigaldamiseks ette nähtud varu-saastetõrjeseadmed, mis kuuluvad määruse [nr 715/2007] kohaldamisalasse, saaksid vastavalt käesoleva määruse artiklitele 12 ja 13 ning XIII lisale EÜ tüübikinnituse eraldi seadmestikena direktiivi [2007/46] artikli 10 lõike 2 tähenduses“.
- 92 Määruste nr 715/2007 ja nr 692/2008 nendest sätetest tuleneb, et saastetõrjeseadmed peavad täitma määruses nr 715/2007 ette nähtud kohustusi, olenemata sellest, kas need on paigaldatud alguses või paigaldatakse pärast sõiduki kasutuselevõttu.
- 93 Teiseks oleks see, kui sõidukitootjatel lubataks pärast sõiduki kasutuselevõttu paigaldada katkestusseade, mis neid kohustusi ei täida, vastuolus määruse nr 715/2007 eesmärgiga, mida on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 50 ja mis seisneb keskkonnakaitse kõrge taseme tagamises ja täpsemalt diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi (NO<sub>x</sub>) heitkoguste olulises vähendamises, et parandada õhu kvaliteeti ja järgida saaste piirnorme.
- 94 Järelikult tuleb neljandale küsimusele vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikeid 1 ja 2 koostoimes selle määruse artikli 3 punktiga 10 tuleb tõlgendada nii, et asjaolu, et katkestusseade viimati nimetatud sätte tähenduses paigaldati pärast sõiduki kasutuselevõttu direktiivi 1999/44 artikli 3 lõike 2 tähenduses parandamise käigus, ei ole asjakohane selle hindamisel, kas seadme kasutamine on määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud.

## Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

- 1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 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 koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 1 tuleb tõlgendada nii, et seade, mis tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes siis, kui välistemperatuur on vahemikus 15–33 Celsiuse kraadi ja liiklemine toimub madalamal kui 1000 meetrit merepinnast, kujutab endast „katkestusseadet“ artikli 3 punkti 10 tähenduses.**
- 2. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseade, mis tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes siis, kui välistemperatuur on vahemikus 15–33 Celsiuse kraadi ja liiklemine toimub madalamal kui 1000 meetrit merepinnast, ei või kuuluda selles sättes ette nähtud erandi alla sellise seadme kasutamise keelust ainuüksi seetõttu, et seadme eesmärk on kaitsta heitgaasi tagastusklappi, välja arvatud juhul, kui on tõendatud, et seade vastab kitsalt vajadusele vältida selle detaili toimimise häirete tõttu vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis on nii tõsised, et need tekitavad konkreetse ohu selle seadmega varustatud sõidukiga sõitmisel. Mingil juhul ei saa määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktis a ette nähtud erandi kohaldamisalasse kuuluda katkestusseade,**

**mis peaks tavapärasel liiklustingimustel toimima suurema osa aasta vältel, et mootor oleks kaitstud kahju või õnnetusjuhtumi eest ja et sõiduki ohutu kasutamine oleks tagatud.**

- 3. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikeid 1 ja 2 koostoimes selle määruse artikli 3 punktiga 10 tuleb tõlgendada nii, et asjaolu, et katkestusseade viimati nimetatud sätte tähenduses paigaldati pärast sõiduki kasutuselevõttu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta direktiivi 1999/44/EÜ tarbekaupade müügi ja nendega seotud garantiide teatavate aspektide kohta artikli 3 lõike 2 tähenduses parandamise käigus, ei ole asjakohane selle hindamisel, kas seadme kasutamine on määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud.**

Allkirjad