



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

17. detsember 2020*

Eelotsusetaotlus – Õigusaktide ühtlustamine – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Artikli 3 punkt 10 – Artikli 5 lõige 2 – Katkestusseade – Mootorsõidukid – Diiselmootor – Saasteainete heited – Mootori juhtplokki mõjutav programm – Tehnoloogiad ja strateegiad, mis võimaldavad piirata saasteainete heidete tekkimist

Kohtuasjas C-693/18,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel tribunal de grande instance de Paris (Pariisi esimese astme kohus, Prantsusmaa) eeluurimiskohtunike 26. oktoobri 2018. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 29. oktoobril 2018, kriminaalmenetluses järgmise isiku suhtes:

X,

menetluses osalesid:

CLCV jt,

A jt,

B,

AGLP jt,

C jt,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja president A. Arabadjiev, kohtunikud T. von Danwitz ja P. G. Xuereb (ettekandja),

kohtujurist: E. Sharpston,

kohtusekretär: ametnik V. Giacobbo,

arvestades kirjalikku menetlust ja 7. novembri 2019. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- X, esindajad: *avocats* D. Lecat, P. Benson ja J. Philippe ning *Rechtsanwalt* R. B. A. Wollenschläger,
- A jt, esindaja: *avocat* C. Constantin-Vallet,

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

- B, esindajad: *avocats* P. Peuvrel ja X. Leuck,
- AGLP jt, esindaja: *avocat* F. Sartre,
- C jt, esindajad: *avocats* J. Bensaid ja F. Verdier,
- Prantsuse valitsus, esindajad: D. Colas, J. Traband, E. Leclerc ja A.-L. Desjonquères, hiljem J. Traband, E. Leclerc ning A.-L. Desjonquères,
- Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistasid *avvocati dello Stato* G. Palatiello ja P. Pucciariello,
- Euroopa Komisjon, esindajad: J.-F. Brakeland, M. Huttunen ja A. C. Becker,

olles 30. aprilli 2020. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotluses palutakse 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 lõiget 2.
- 2 Taotlus on esitatud kriminaalmenetluses, mis alustati autotootja äriühingu X suhtes, kuna viimane tõi Prantsuse turule mootorsõidukeid, mis olid varustatud tarkvaraga, millega saab muuta heitgaasi heitmete kontrollisüsteemi vastavalt selle poolt tuvastatud juhtimistingimustele.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

- 3 Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) eeskirjas nr 83 – Sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses mootorist eralduvate saasteainete heitkogustega vastavalt mootorile ette nähtud kütusele (ELT 2006, L 375, lk 242) on kehtestatud mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilised nõuded.
- 4 Kõnealuse eeskirja punkt 2.16 sätestab:

„Käesolevas eeskirjas kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

- 2.16. „katkestusseade“ – konstruktsioonelement, mille abil mõõdetakse temperatuuri, sõiduki kiirust, mootori pöörlemiskiirust, ülekandemehhanismi, sisselasketorustiku rõhku või muid parameetreid, et heitekontrollisüsteemi mõne osa tööd selliselt aktiveerida, muuta, aeglustada või deaktiveerida, et heitekontrollisüsteemi efektiivsus sõiduki tavapärasel kasutamisel esinevates tingimustes väheneb. Sellist konstruktsioonelementi ei või pidada katkestusseadmeks, kui:

2.16.1. seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahjustuse või õnnetuse eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks või

2.16.2. seade töötab ainult kuni mootori käivitamiseni või

2.16.3. tingimused sisalduvad sisuliselt I või VI tüübi katsemenetluses.“

- 5 ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 punktist 7.3.1.2 nähtub, et heitgaasitagastus (*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)) kuulub saastetõrjesüsteemi parameetrite hulka.

Liidu õigus

Otsus 97/836/EÜ

- 6 Nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsuse 97/836/EÜ 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), artikli 1 alusel ühines Euroopa Ühendus selle kokkuleppega.

- 7 Selle otsuse artikli 3 lõige 1 näeb ette:

„Vastavalt [1958. aasta] muudetud kokkuleppe artikli 1 lõikele 5 teatab ühendus, et ühinemine piirdub käesoleva otsuse II lisas loetletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjade kohaldamisega.“

- 8 Selles II lisas loetletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjade hulgas on ka ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskiri nr 83.

Raamdirektiiv

- 9 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 seadmetike kinnituse kohta (ELT 2007, L 263, lk 1), muudetud komisjoni 7. oktoobri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1060/2008 (ELT 2008, L 292, lk 1) (edaspidi „raamdirektiiv“), põhjenduses 11 on märgitud:

„[...] tuleks ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjad, millega ühendus nimetatud otsuse kohandamisel ühineb, ja muudatused ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjades, millega ühendus on juba ühinenud, liita ühenduse kogu sõiduki tüübikinnitusmenetlusse kas sõiduki EÜ tüübikinnituse nõuete kujul või alternatiivina kehtivatele ühenduse õigusaktidele. [...]“

- 10 Selle raamdirektiivi artikli 34 lõige 1 näeb ette:

„ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjad, millega ühendus on ühinenud ja mis on loetletud IV lisa I osas ja XI lisas, moodustavad osa EÜ tüübikinnitusest samamoodi nagu üksikdirektiivid või määrused. Nimetatud eeskirju kohaldatakse sõidukikategooriatele, mis on loetletud IV lisa I osa tabeli vastavates veergudes ja XI lisas.“

- 11 Selle raamdirektiivi artikli 35 lõike 1 esimene lõik sätestab:

„IV lisa II osas loetletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirju käsitletakse samaväärsetena vastavate üksikdirektiivide või määrustega, niivõrd kui nende kohaldamisala ja sisu kattuvad.“

- 12 Raamdirektiivi IV lisas on viidatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 83.

Määrus nr 715/2007

13 Määruse nr 715/2007 põhjendused 1 ja 4–6 on sõnastatud järgmiselt:

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

[...]

(4) [...] ELi õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamiseks on vaja transpordisektori (õhu-, mere- ja maismaatransport), kodumajapidamiste ning energia-, põllumajandus- ja tööstussektori heitkoguseid veelgi vähendada. [...]

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

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

14 Selle määruse artikli 3 punktides 6 ja 10 on sätestatud:

„Käesolevas määruses ja selle rakendusmeetmetes kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

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

[...]

10) „katkesusseade“ – 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“.

15 Selle määruse artikli 4 lõiked 1 ja 2 sätestavad:

„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. [...]

[...]“.

16 Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõiked 1 ja 2 sätestavad:

„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.“

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

Määrus (EÜ) nr 692/2008

18 Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määruse (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2008, L 199, lk 1), artiklis 1 on sätestatud:

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

19 Määruse nr 692/2008 artikli 2 punkt 18 näeb ette:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

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

20 Selle määruse III lisas „Keskmiste heitkoguste kontrollimine keskkonnatingimustes (1. tüüpi katse)“ on ette nähtud:

„1. Sissejuhatus

Käesolevas lisas kirjeldatakse 1. tüüpi katse menetlust, millega kontrollitakse keskmisi heitkoguseid keskkonnatingimustes.

[...]“.

- 21 Määruse nr 692/2008 XI lisa „Mootorsõidukite pardadiagnostikasüsteem (OBD-süsteem)“ 2. liites, mis puudutab „[s]õidukitüüpikonna olulisi karakteristikuid“, on märgitud:

„[...]

Heitkoguste kontrollsüsteem:

[...]

– heitgaasitagastus (on/ei ole).

[...]“.

Prantsuse õigus

- 22 Tarbijakaitseseadustiku (code de la consommation) kuni 18. märtsini 2014 kehtinud redaktsiooni artiklis L. 213-1 on sätestatud:

„Isikut karistatakse kuni kahe aasta pikkuse vangistusega ja kuni 35 000 euro suuruse rahatrahviga või nendest karistustest üksnes ühega, kui isik, olenemata sellest, kas ta on lepingupool, 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, 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.“

- 23 Selle seadustiku alates 19. märtsist 2014 kuni 30. juunini 2016 kehtinud redaktsiooni artiklis L. 213-1 on sätestatud:

„Isikut karistatakse kuni kahe aasta pikkuse vangistusega ja 300 000 euro suuruse rahatrahviga, kui isik, olenemata sellest, kas ta on lepingupool, 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, 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.

Trahvi summa võib proportsionaalselt rikkumisest saadud kasuga olla kuni 10% keskmisest aastakäibest, mis on arvatatud asjaolude asetleidmise ajal teadaoleva kolme viimase aasta käibe põhjal.“

24 Selle seadustiku kuni 18. märtsini 2014 kehtinud redaktsiooni artiklis L. 213-2 on sätestatud:

„Artiklis L.213-1 sätestatud karistusi kahekordistatakse:

1° kui nimetatud artiklis sätestatud rikkumine on muutnud kauba kasutamise ohtlikuks inimese või looma tervisele;

2° kui artiklis L.213-1 sätestatud rikkumine või rikkumise katse on toime pandud:

- a) kaalu, mõõtmete ja muude väärade või ebatäpsete vahenditega;
- b) toimingute või tegevusega, mis võib moonutada analüüsi või annuse või kaalu või mõõtmisega seotud toiminguid või mis võivad muuta vääralt kauba koostist, kaalu või kogust isegi enne neid toiminguid, või
- c) lõpuks väärade andmetega, mis võivad panna uskuma varasemasse ja täpsesse toimingusse.“

25 Sama seadustiku alates 19. märtsist 2014 kuni 30. juunini 2016 kehtinud redaktsiooni artiklis L.213-2 on ette nähtud:

„I.- Artiklis L. 213-1 ette nähtud karistusteks on viis aastat vangistust ja 600 000 euro suurune rahatrahv, kui samas artiklis L. 213-1 nimetatud süütegu või süüteokatse on toime pandud:

1° kaalu, mõõtmete ja muude väärade või ebatäpsete vahenditega;

2° toimingute või tegevusega, mis võib moonutada analüüsi või annuse või kaalu või mõõtmisega seotud toiminguid või mis võivad muuta vääralt kauba koostist, kaalu või kogust isegi enne neid toiminguid, või

3° väärade andmetega, mis võivad panna uskuma varasemasse ja täpsesse toimingusse.

II.- Artiklis L. 213-1 ette nähtud karistusteks on seitse aastat vangistust ja 750 000 euro suurune rahatrahv, kui samas artiklis L. 213-1 nimetatud süütegu või süüteokatse:

1° on muutnud kauba kasutamise ohtlikuks inimese või looma tervisele;

2° on toime pandud grupiviisiliselt.

III.- Käesolevas artiklis ette nähtud rahalised karistused võivad proportsionaalselt rikkumisest saadud kasuga olla kuni 10% keskmisest aastakäibest, mis on arvatud asjaolude asetleidmise ajal teadaoleva kolme viimase aasta käibe põhjal.“

26 Tarbijakaitseseadustiku artikli L. 213-6 kohaselt:

„Juriidilisi isikuid, kes on tunnistanud kriminaalkorras vastutavaks karistusseadustiku (code pénal) artiklis 121-2 sätestatud tingimustel artiklites L.213-1–L.213-4 kirjeldatud kuritegude eest, karistatakse lisaks karistusseadustiku (code pénal) artiklis 131-38 ette nähtud korras mõistetavale rahalisele karistusele sama seadustiku artikli 131-39 punktides 2°–9° ette nähtud karistustega.

Karistusseadustiku (code pénal) artikli 131-39 punktis 2° nimetatud keeld puudutab tegevust, millega tegelemisel või millega seoses rikkumine toime pandi.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 27 Äriühing X on autotootja, kes turustab Prantsusmaa territooriumil mootorsõidukeid. Eelotsusetaotlusest nähtub, et sellele äriühingule heidetakse ette, et ta on sellel territooriumil kasutusse lasknud sõidukeid, mis on varustatud tarkvaraga, mis võimaldab tuvastada nende tüübikinnituse etapi, et moonutada saasteainete, eelkõige lämmastikdioksiidide (NOx) heitkoguste kontrolli tulemusi, mis viidi läbi selles etapis.
- 28 Île-de-France'i (Prantsusmaa) piirkonna nõukogu asepresident, kes vastutas transpordi eest, teavitas ajakirjanduses avaldatud teabest lähtuvalt 28. septembril 2015 procureur de Paris'd (Pariisi riigiprokurör, Prantsusmaa) äriühingu X tegevusest, mis puudutas nimetatud tarkvaraga varustatud sõidukite turuleviimist.
- 29 Parquet de Paris (Pariisi riigiprokuratuur, Prantsusmaa) 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 (OCLAESP), Prantsusmaa) alustada uurimist asjaomaste sõidukite Prantsusmaa turul kasutusse laskmise tingimuste kohta.
- 30 Samal ajal palus ministre française de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Prantsuse ökoloogia-, kestva arengu ja energiaminister) Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes'i (konkurentsi, tarbijakaitse ja pettustevastase võitluse peadirektoraat (DGCCRF), Prantsusmaa) Service national des enquêtes'il (riiklik uurimistalitus, edaspidi „SNE“) viia läbi uurimised, et teha kindlaks, kas Prantsuse territooriumil turustatavad sõidukid on selle tarkvaraga varustatud.
- 31 Saasteainete heidet puudutava osalise tüübikinnituskatse käigus testitakse sõidukeid vastavalt protokollile, mille parameetrid (nimelt järgitava kiiruse profiil, temperatuur ja sõiduki eelkonditsioneerimine) on õigusnormidega kindlaks määratud. Tüübikinnituskatsel kasutatav kiiruse profiil, mida nimetatakse *New European Driving Cycle*'iks (NEDC), toimub laboratooriumis ja seisneb selles, et korratakse linnasõidu tsüklit neli korda, millele järgneb linnavälise sõidu tsükkel. See võimaldab seega kontrollida, kas õhku paisatud NOx kogus on väiksem määruse nr 715/2007 I lisas ette nähtud ülemmäärast.
- 32 Heitgaasitagastusventiil (*Exhaust Gas Recirculation* (edaspidi „EGR-ventiil“) on üks tehnoloogiateg, mida autotootjad, sealhulgas äriühing X kasutavad, et kontrollida ja vähendada NOx-heitmeid, mis tekivad kütuse mittetäielikul põlemisel.
- 33 EGR-ventiil võimaldab selle avanemisel suunata heitgaasid sisselaskekollektorisse selleks, et need teist korda põletada ja jahutada soojusvaheti abil. EGR-ventiili kontrollib mootori juhtplokk (ECU), mis kujutab endast sõidukisse paigaldatud arvutisüsteemi ja mis elektrooniliselt juhib erinevaid sõidukisse integreeritud funktsioone, nagu mootori juhtimine, edastamine või ohutus. EGR-ventiili käivitamist juhib reaajas juhtplokk, mis erinevatelt anduritelt kogutud teabe põhjal (eelkõige kiirus, mootori temperatuur või õhutemperatuur) saadab juhiseid selle ventiili ajamile. Saaste vähendamise tõhusus on seega seotud nimetatud ventiili avamisega, mida juhib plokki integreeritud tarkvara lähtekood.
- 34 SNE lisas oma aruandele testid ja katsed, mille viis läbi Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (sõiduautode, mootorrataste ja rataste tehnika liit (UTAC), Prantsusmaa), millel on ainsa organisatsioonina Prantsusmaal õigus läbi viia sõidukite tüübikinnitusteste. Need testid, mille eesmärk oli tuvastada, kas eeldada saab pettust saastevastaste testide puhul, kinnitasid, et äriühingu X teatavate kontrollitud sõidukite NOx-heitmed suurenesid 2 korda, 3,2 korda, 3,4 korda või 3,6 korda olenevalt sõidukist, võrreldes nende sõidukite tüübikinnitusmenetluses tuvastatud väärtustega.

- 35 Täiendavad testid, mille ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Prantsuse ökoloogia-, kestva arengu ja energiaministeerium) palus teha Institut français du pétrole Énergies Nouvelles'il (uue naftaenergia instituut Prantsusmaal (IFPEN)) ja mis puudutasid selle äriühingu kolme sõidukit, võimaldasid samuti kindlaks teha, et tüübikinnitusetaapi tuvastamisel vähenes NOx-heitmete tase, sest EGR-ventiili avanemist oli märkimisväärselt suurendatud.
- 36 Äriühingu X Prantsuse tütaretevõtja president teatas 16. oktoobril 2015 vabal ärakuulamisel, et teda ei ole teavitatud selle tarkvara toimimismehhanismist ega tarkvarapettusest, ning täpsustas, et tarkvaraga varustatud sõidukid kutsutakse tagasi tarkvara ajakohastamiseks.
- 37 Äriühingu X palvel esitas advokaadibüroo 15. ja 18. detsembril 2015 uurijatele dokumendi, et tõendada, et EGR-süsteemi ei saa lugeda „katkestusseadmeks“ määruse nr 715/2007 tähenduses.
- 38 Pärast seda uurimist pöördus vabariigi prokurör 19. veebruaril 2016 tribunal de grande instance de Paris (Pariisi esimese astme kohus, Prantsusmaa) kolme eeluurimiskohtuniku poole. Sissejuhatavas süüdistusaktis heidetakse äriühingule X ette, et alates 1. septembrist 2009 on ta Prantsuse territooriumil petnud Euro 5 ja Euro 6 põlvkonna diiselmootoriga sõidukite ostjaid nende sõidukite oluliste omaduste osas, kuna sõidukitel on määrusega nr 715/2007 vastuolus olev katkestusseade, ning läbiviidud kontrollide osas, millele lisandub raskendav asjaolu, et nende tegude tulemusel muutus kauba kasutamine ohtlikuks inimese või looma tervisele.
- 39 Tribunal de grande instance de Paris (Pariisi esimese astme kohus, Prantsusmaa) eeluurimiskohtunikud määrasid kohtuliku ekspertiisi selleks, et analüüsida ametivõimude tehtud testide, nimelt UTAC ja IFPENi tehtud testide tulemusi ning viia läbi kõik muud tehnilised analüüsid vaidlusaluse tarkvara mehhanismi kirjeldamiseks ja nimetatud tarkvaraga varustatud sõidukite NOx-heitme suurendamise tagajärgede selgitamiseks. Ekspert märkis oma 26. aprilli 2017. aasta aruandes, et asjaomased sõidukid on varustatud seadmega, mis võimaldab tuvastada tüübikinnituse menetluse, kohandada põlenud gaaside tagasisuunamise toimimist nimetatud tüübikinnituse eesmärgil ning vähendada selle menetluse huvides NOx-heitmeid. Ta leidis, et need saastekontrollisüsteemid ehitati ümber selleks, et suurendada EGR-ventiili avanemist, kui tuvastatakse tüübikinnituse etapp. Selle ventiili avanemise vähendamine nende sõidukite tavapärase kasutamise tingimustes vähendab saastekontrollisüsteemi tõhusust ja väljendub NOx-heitmete suurenemises.
- 40 Ekspertiisi andmetel oleks asjaomased sõidukid juhul, kui EGR-ventiili toimimine tavapärase kasutamise tingimustel oleks olnud identne tuvastatud toimimisega tüübikinnitusmenetluses, tootnud oluliselt vähem NOx-i, nende kütusekulu ja võimsus oleks vähenenud ning hooldustööd oleksid olnud sagedasemad ja kulukamad. Ümberehitamise tõttu on sõidukitel suurem kiirendus ja võimsus ning sisselaskekollektorite, klappide ja põlemiskambrite väiksem määrdumine, mis aitab kaasa mootori pikaalisusele ja töökindlusele. Ilma ümberehitamiseta ei oleks asjaomased sõidukid seega saanud tüübikinnitust.
- 41 Äriühing X kutsuti 28. märtsil 2017 tribunal de grande instance de Paris (Pariisi esimese astme kohus, Prantsusmaa) eeluurimiskohtunike ette. Omades õigusesindajaga tunnistaja (*témoin assisté*) staatust, keeldus ta talle esitatud küsimustele vastamisest. Äriühingu X registrijärgse asukoha liikmesriigi kohtuvõimud keeldusid samuti edastamast eeluurimiskohtunikele viimaste taotletud uurimismaterjale. Lisaks on käesolevas kriminaalasjas enam kui 1200 tsiviilhagejat.
- 42 Tribunal de grande instance de Paris (Pariisi esimese astme kohus, Prantsusmaa) eeluurimiskohtunikud märgivad, et kuna seadmed, mis võimaldavad mõjutada sõidukite saastekontrollisüsteemi toimimist, võivad esineda erineval kujul, siis on oluline täpsustada, mida hõlmab mõiste „katkestusseade“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, kuna selles sättes määratletakse see mõiste mitme mõiste abil, mida Euroopa Kohus ei ole veel tõlgendanud.

- 43 Kuna põhikohtuasjas eeluurimisel „pettuseks“ kvalifitseerimine põhineb määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 ja artikli 5 lõike 2 tähenduses „katkestusseadmeks“ kvalifitseerimisel, leiavad tribunal de grande instance de Paris (Pariisi esimese astme kohus, Prantsusmaa) eeluurimiskohtunikud, et nende sätete tõlgendamine on vajalik selleks, et teha otsus nii äriühingu X suhtes võimaliku uurimise alustamise kohta kui ka asja edasisaatmise kohta kohtuotsust tegevale kohtule pärast eeluurimist.
- 44 Neil asjaoludel otsustasid tribunal de grande instance de Paris' (Pariisi esimese astme kohus, Prantsusmaa) eeluurimiskohtunikud menetluse peatada ja 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 mõjutavat programmi saab pidada „konstruktsioonelementiks“ 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 on määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 alusel keelatud?
 - c) Kas kolmanda küsimuse punktis a kirjeldatud seadet saab liigitada „katkestusseadmeks“, kui saastekontrollisüsteemi ei aktiveerita suuremal määral mitte üksnes tüübikinnitusmenetluse ajal, vaid pisteliselt ka siis, kui täpsed tingimused, mis tuvastatakse saastekontrollisüsteemi toimimise suurendamiseks tüübikinnitusmenetluse ajal, ilmnevad tegelikul kasutamisel?
 4. [Määruse nr 715/2007] artiklis 5 ette nähtud erandite tõlgendamine
 - a) Mida hõlmavad määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 ette nähtud kolm erandit?
 - b) Kas keelust kasutada katkestusseadet, mis aktiveerib või suurendab saastekontrollisüsteemi iga osa toimimist konkreetselt tüübikinnitusmenetluse ajal, võib kõrvale kalduda [selle määruse] 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 [selle määruse] artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses katkestusseadme olemasolu õigustatud?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Vastuvõetavus

- 45 Äriühingu X arvates on eelotsusetaotlus vastuvõetamatu esiteks põhjusel, et Euroopa Kohtu vastus esitatud küsimustele ei ole vajalik selleks, et eelotsusetaotluse esitanud kohus saaks põhikohtuasjas otsuse langetada. Sellega seoses väidab ta, et selline vastus ei mõjuta talle Prantsuse karistusõiguses ette heidetud raske pettuse süüteo koosseisuliste tunnuste tuvastamist.
- 46 Teiseks leiab äriühing X, et kui seada rikkumise kirjeldus sõltuvusse määruse nr 715/2007 tõlgendusest, toob see kaasa süütegude ja karistuste seaduses sätestatuse põhimõtte rikkumise.
- 47 Kolmandaks on äriühing X seisukohal, et selles staadiumis ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtus mingit vaidlust seoses esitatud küsimustega, mistõttu on need puhtalt hüpoteetilised. Kuna ta ei ole nende küsimuste kohta seisukohta avaldanud, kujutavad need endast lihtsalt liidu õigusnormide kohta nõuandva arvamuse esitamise taotlust.
- 48 Neljandaks ei ole esitatud küsimuste üle toimunud võistlevat vaidlust, mis rikub hea õigusemõistmise põhimõtet.
- 49 Viiesandaks, isegi kui esitatud küsimused peegeldavad eelotsusetaotluse esitanud kohtu arutluskäiku, leiab äriühing X, et eelotsusetaotluses ei ole piisavalt selgelt esitatud põhjusi, miks see kohus leiab, et määruse nr 715/2007 sätete tõlgendus on põhikohtuasja lahendamiseks tarvilik, ega seost, mis esineb selle tõlgenduse ja selle kohtuasja vahel. Nimetatud äriühing täpsustas sellega seoses veel, et eelotsuse küsimused esitati ennatlikult, kuna faktilisi asjaolusid ei olnud uurimise selles staadiumis piisavalt täpselt tuvastatud.
- 50 Kohane on meenutada, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on ELTL artiklis 267 ette nähtud Euroopa Kohtu ja liikmesriikide kohtute koostöö raames üksnes asja menetleval ja selles tehtava lahendi eest vastutaval liikmesriigi kohtul õigus 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).
- 51 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).
- 52 Käesoleval juhul tuleb kõigepealt märkida, et eelotsusetaotlus sisaldab üksikasjalikku ülevaadet põhikohtuasja õiguslikust raamistikust ja faktilistest asjaoludest ning põhjustest, mille tõttu eelotsusetaotluse esitanud kohus leidis, et vastus selles kohtuasjas esitatud küsimustele on vajalik tema otsuse tegemiseks.
- 53 Samuti nähtub eelotsusetaotlusest, et äriühingule X etteheidetavate tegude kvalifitseerimine riigisisese õiguses ette nähtud „raskeks pettuseks“ sõltub küsimusest, kas põhikohtuasjas kõne all olevat tarkvara saab käsitada „katkesusseadmena“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses, mille kasutamine on selle määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt keelatud.

- 54 Neil asjaoludel ei saa järeldada, et taotletud liidu õiguse tõlgendusel puudub seos põhikohtuasja asjaolude ja esemega.
- 55 Edasi, mis puudutab Prantsuse karistusõiguses raske pettuse süüteo koosseisuliste tunnuste tuvastamist, siis tuleb meenutada, et kuna ELTL artiklis 267 ette nähtud menetluses on üksnes eelotsusetaotluse esitanud kohus pädev tõlgendama riigisisest õigust ja analüüsima selles sätestatud tingimusi (13. novembri 2018. aasta kohtuotsus Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, punkt 24 ja seal viidatud kohtupraktika), siis ei ole selle asjaolu kohta äriühingu X esitatud argumendid piisavad, selleks et ümber lükata käesoleva kohtuotsuse punktis 51 viidatud asjakohasuse eeldus.
- 56 Sama kehtib äriühingu X argumentide kohta, mis puudutavad süütegude ja karistuste seaduses sätestatuse põhimõtet. Määrus nr 715/2007 ei näe nimelt ette kriminaalkaristusi, mistõttu ei ole see põhimõte käesoleva eelotsusetaotluse vastuvõetavuse hindamisel asjakohane.
- 57 Lõpuks ei saa nõustuda äriühingu X argumentidega, mille kohaselt ei ole esitatud eelotsuse küsimusi arutatud võistlevas menetluses, kuna ELTL artikkel 267 ei sea Euroopa Kohtu poole pöördumise tingimuseks, et menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus on võistlev (16. juuli 2020. aasta kohtuotsus Governo della Repubblica italiana (Itaalia rahukohtunike staatus), C-658/18, EU:C:2020:572, punkt 63).
- 58 Järelikult on eelotsusetaotlus vastuvõetav.

Sisulised küsimused

Esimese küsimuse analüüs

- 59 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et mootori juhtploki integreeritud või seda mõjutav tarkvara on selle sätte tähenduses „konstruktsioonelement“.
- 60 Määruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 on „katkestusseade“ määratletud kui „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“.
- 61 Sellest sättest selgub, et see ei määratle mõistet „konstruktsioonelement“.
- 62 Selles osas tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et liidu õiguses määratlemata väljendi tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramisel tuleb lähtuda selle väljendi tavakeele tähendusest, võttes arvesse väljendi kasutamise konteksti ja nende sätete eesmärke, mille osaks see on (1. oktoobri 2020. aasta kohtuotsus Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, punkt 29).
- 63 Esiteks tuleb märkida, et mõiste „konstruktsioonelement“ tähistab tavatähenduses eset, mis on toodetud eesmärgiga ühendada see funktsionaalse tervikuga.
- 64 Teiseks selgub nimetatud määruse artikli 3 punktist 10, et selles sättes viidatud mõiste „katkestusseade“ tähendab „mis tahes“ konstruktsioonelementi. Sellega seoses tuleb sarnaselt Prantsuse valitsuse ja komisjoniga tõdeda, et selline katkestusseadme määratlus annab seega 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.

- 65 Käesoleval juhul selgub eelotsusetaotlusest, et EGR-ventiili avanemist juhib reaajas üks mootori juhtplokkidest, mis on sõidukis integreeritud infosüsteem. Seega erinevatelt anduritelt, nimelt mootori kiiruse või temperatuuri andurilt kogutud teabe põhjal saadab see juhtplokk juhised EGR-ventiili ajamile. Saaste vähendamise tõhusus on seotud nimetatud ventiili avamisega, mida juhib plokki integreeritud tarkvara lähtekood.
- 66 Järelikult kuna selline mootori juhtplokki integreeritud tarkvara, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mõjutab saastekontrollisüsteemi toimimist ning vähendab selle toimimist, siis on see „konstruktsioonielement“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses.
- 67 Mõiste „konstruktsioonielement“ niisugust laia tõlgendust kinnitab määruse nr 715/2007 eesmärk, mis nähtuvalt põhjendusest 6 seisneb diiselmootoriga sõidukite NOx heitkoguste olulises vähendamises selleks, et parandada õhu kvaliteeti ja järgida saaste piirväärtusi.
- 68 Kõiki eespool toodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et mootori juhtplokki integreeritud või seda mõjutav tarkvara on „konstruktsioonielement“ selle sätte tähenduses, kui see mõjutab saastekontrollisüsteemi toimimist ja vähendab selle tõhusust.

Teise küsimuse analüüs

- 69 Oma teise küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et selle sätte tähenduses mõiste „saastekontrollisüsteem“ alla kuuluvad üksnes niinimetatud heitgaaside järeltöötlemise tehnoloogiad ja strateegia, mis vähendavad heitkoguseid hiljem, see tähendab pärast nende tekkimist, või hõlmab see mõiste ka selliseid tehnoloogiaid ja strateegiat, mis sarnaselt EGR-süsteemiga vähendavad heitkoguseid alguses, see tähendab nende tekkimise ajal mootoris endas.
- 70 Alustuseks tuleb meenutada, et on kaks strateegiat, mida tootjad saavad saasteainete heitkoguste vähendamiseks oma diiselmootoriga sõidukites kasutada. Esiteks selline mootorisene strateegia nagu EGR-süsteem, mis seisneb heitkoguste tekkimise vähendamises mootoris eneses, ja teiseks niinimetatud heitgaaside järeltöötlemise strateegia, mis seisneb heitgaaside töötlemises pärast nende tekkimist.
- 71 Määruses nr 715/2007 ei ole mõistet „saastekontrollisüsteem“ kui sellist määratletud, vaid selle preambulis on märgitud, et võttes arvesse määruses sätestatud heitkoguste vähendamise eesmärki, on vajalik ette näha meetmed, mis võimaldavad mõõta ja seega kontrollida heitkoguseid sõiduki kasutamisel.
- 72 Käesoleva kohtuotsuse punktis 62 meenutatud kohtupraktika kohaselt tuleb liidu õiguses määratlemata väljendi tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramisel lähtuda selle väljendi tavakeele tähendusest, võttes arvesse väljendi kasutamise konteksti ja nende sätete eesmärke, mille osaks see on.
- 73 Kõigepealt tuleb märkida, et grammatiliselt kujutab saastekontrollisüsteem endast sõiduki koostisosa, mille eesmärk on kontrollida sõiduki heitkoguseid.
- 74 Sellega seoses tuleneb eelotsusetaotlusest, et EGR-süsteem on seade, mille ainus eesmärk on NOx-heitmeid vähendada ja seega neid kontrollida. Järelikult ei saa määruse nr 715/2007 artikli 3 punktist 10 järeldada, et tehniliselt ei saa selline seade olla osa saastekontrollisüsteemist, kuna see võimaldab NOx heitkoguste mahtu kontrollida enne kindlaks määratud parameetrite alusel.

- 75 See tõlgendus on kooskõlas ka kontekstiga, kuhu kuulub määruse nr 715/2007 artikli 3 punkt 10. Seda sätet, mis asub selle määruse I peatükis, mis käsitleb määruse eset, kohaldamisala ja mõisteid, tuleb analüüsida, lähtudes selle määruse erinevatest sätetest ning liidus mootorsõidukite tüübikinnituse õiguslikust raamistikust, kuhu kõnealune määrus kuulub.
- 76 Siinkohal tuleb meenutada, et raamdirektiivi IV lisa I osas on loetletud õigusaktid, milles on ette nähtud sisulised nõuded, mis peavad olema täidetud, et anda mootorsõiduki tüübikinnitus. Selles lisas on nimetatud määrust nr 715/2007, mille artiklis 5 on ette nähtud, et tootja varustab sõidukid sellisel, 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. Heitmete kontrolli osas näeb see artikkel ette spetsiifilised tehnilised nõuded, mis on kindlaks määratud määrusega nr 692/2008. Viimati nimetatud määruses on sõidukite tüübikinnitusega seotud teatavate tehniliste nõuete osas omakorda viidatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 83.
- 77 Esiteks, mis puudutab määrust nr 715/2007, siis on selle määruse artikli 4 lõikes 2 ette nähtud, et tootja võetavad tehnilised meetmed peavad olema sellised, mis tagavad muu hulgas summutitoru heitgaaside tegeliku piiramise sõidukite normaalse kasutusaja jooksul tavapärase kasutamise tingimustes. Sellega seoses on nimetatud määruse artikli 3 punktis 6 mõiste „summutitoru heitgaasid“ määratletud kui „gaasiliste ja tahkete osakeste heitmed“.
- 78 Need sätted määravad seega kindlaks üksnes eesmärgi, mille tootja peab saavutama, see tähendab piirata summutitoru heitgaase, täpsustamata selle saavutamise vahendeid.
- 79 Järelikult tuleb määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 – selle määruse muid sätteid analüüsides – tõlgendada nii, et mõiste „saastekontrollisüsteem“ ei välista tehnoloogiaid ja strateegiat, mis vähendavad heitkoguseid alguses, see tähendab nende tekkimise ajal.
- 80 Teiseks tuleb märkida, et ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 83 ja eelkõige selle artiklis 2.16 viidatakse muu hulgas mõistele „saastekontrollisüsteem“ või „saastetõrjesüsteem“, ilma et siiski oleks täpsustatud, kas see mõiste peab silmas meetmeid, mis võetakse heitkoguste töötlemiseks pärast nende tekkimist, või meetmeid, mille eesmärk on piirata nende tekkimist.
- 81 Selles sättes on „katkestusseade“ määratletud nimelt samamoodi nagu määruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10. Järelikult ei saa artiklist 2.16 järeldada, et „saastekontrollisüsteem“ selle artikli tähenduses hõlmab üksnes tehnoloogiaid ja strateegiat, mis vähendavad heitkoguseid pärast nende tekkimist, mitte aga tehnoloogiaid ja strateegiat, mis on mõeldud heitkoguste tekkimise piiramiseks.
- 82 Lisaks on ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 punkti 7.3.1.2 „Saastetõrjesüsteemi parameetrid“ alapunktis c ette nähtud, et EGR-süsteem on üks saastetõrjesüsteemi parameetritest. Nendest sätetest selgub seega, et EGR-süsteem kuulub mõiste „saastekontrollisüsteem“ hulka.
- 83 Kolmandaks, kuigi määruse nr 692/2008 artikli 2 punktis 18 on „heitkontrollisüsteem“ määratletud kui „pardadiagnostikaseadme puhul mootori elektrooniline juhtpult ning kõik heitgaasi- või kütuseaurude süsteemi osad, mille abil antakse teated kõnealusele juhtpuldile edasi või võetakse need juhtpuldilt vastu“, ning kuigi sama määrus sisaldab hulga sätteid erinevate heitetöötlussüsteemide kohta sõidukite heitgaasisüsteemis ja kvalifitseerib need „saastekontrollisüsteemiks“, on samas määratluses nimetatud ka mootori sisemised süsteemid, mille eesmärk on piirata heitmete tekkimist. Nii on sama määruse XI lisa 2. liites saastekontrollisüsteemide loetelus sõnaselgelt mainitud heitgaasitagastust. See on aga EGR-süsteemi eesmärk.

- 84 Lisaks tuleb meenutada, et nagu selgub määruse nr 692/2008 lisast 3, mõõdetakse mootorsõidukite tüübikinnitusmenetlustes heitmete taset alati summuti väljalaskevast. Seega ei saa eristada strateegiaid, mis vähendavad heitkoguseid pärast nende tekkimist, ja strateegiaid, mille eesmärk on nende tekkimist piirata.
- 85 Järelikult tuleneb määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 kontekstist, et mõiste „saastekontrollisüsteem“ hõlmab nii sõidukite mootori siseseid tehnoloogiaid ja strateegiat, mille eesmärk on heitmeid vähendada pärast nende tekkimist, kui ka neid tehnoloogiaid ja strateegiat, mille eesmärk on piirata heitmete tekkimist.
- 86 Lõpuks on selline tõlgendus kooskõlas ka määruse nr 715/2007 taotletava eesmärgiga, mis seisneb keskkonnakaitse kõrge taseme tagamises.
- 87 Nimelt, nagu on märgitud määruse nr 715/2007 põhjenduses 1, tuleb mootorsõidukite tüübikinnitusele seoses heitmetega esitatavad tehnilised nõuded ühtlustada eelkõige selle eesmärgi saavutamiseks. Lisaks on selle määruse põhjenduses 5 tõdetud, et liidu õhukvaliteedi eesmärkide saavutamiseks on vaja jätkata pingutusi sõidukite heitgaaside koguse vähendamiseks. Määruse põhjenduses 6 on täpsustatud, et diiselmootoriga sõidukite NO_x heitkoguste oluline vähendamine on eriti vajalik õhu kvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtustele vastamiseks.
- 88 Määruse nr 715/2007 artikliga 4 on tootjale kehtestatud kohustus tõendada, et tootja võetavad tehnilised meetmed tagavad heitkoguste tegeliku piiramise eelkõige summutitoruga ja seda sõidukite normaalse kasutusaja jooksul tavapärase kasutamise tingimustes.
- 89 Järelikult on määruse nr 715/2007 artikli 3 punktis 10 kasutatud mõiste „saastekontrollisüsteem“ tõlgendus, mille kohaselt hõlmab see mõiste nii sõidukite mootori sisemisi tehnoloogiaid ja strateegiaid, mille eesmärk on heitkoguseid vähendada pärast nende tekkimist, kui ka need tehnoloogiaid ja strateegiaid, mille eesmärk on piirata heitkoguste tekkimist, kooskõlas selle määrusega taotletava eesmärgiga. Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 106 märkis, võtaks selle mõiste ulatuse piiramine nii, et see hõlmaks üksnes tehnoloogiaid ja strateegiaid, mis vähendavad heitgaasi heitkoguseid pärast nende tekkimist, määruselt nr 715/2007 märkimisväärse osa selle soovitatavast toimest.
- 90 Eespool toodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et selle sätte tähenduses mõiste „saastekontrollisüsteem“ alla kuuluvad niinimetatud heitgaaside järeltöötlemise tehnoloogiaid ja strateegia, mis vähendavad heitkoguseid hiljem, see tähendab pärast nende tekkimist, kui ka tehnoloogiaid ja strateegia, mis sarnaselt EGR-süsteemiga vähendavad heitkoguseid alguses, see tähendab nende tekkimise ajal.

Kolmanda küsimuse punktide a ja c analüüs

- 91 Oma kolmanda küsimuse punktidega a ja c palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et „katkestusseade“ selle sätte tähenduses on seade, mis tuvastab kõik selles määruses ette nähtud tüübikinnitusmenetluste kulgemisega seotud parameetrid, selleks et parandada nende menetluste käigus saastekontrollisüsteemi toimivust ja seega saada sõidukile tüübikinnitus, isegi kui niisugust paranemist on võimalik pisteliselt märgata ka sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes.
- 92 Kohane on meenutada, et saasteainete heiteid puudutava osalise tüübikinnituse raames testitakse sõidukeid vastavalt NEDC kiirusprofiilile, mis seisneb laboratooriumis nelja linnasõidutsükli kordusest, millele järgneb linnaväline sõidutsükkel. See võimaldab muu hulgas kontrollida, kas õhku paisatud NO_x kogus on määruses nr 715/2007 sätestatud künnisest madalam. Selle menetluse raames ei põhine sõidukite heitkoguste testitsükliid tegelikel liiklustingimustel.

- 93 Põhikohtuasjas kõne all olev tarkvara võimaldab tuvastada parameetrid, mis vastavad laborikatsete parameetritele vastavalt NEDC profiilile ja vajaduse korral suurendada EGR-ventiili avanemise taset, selleks et suunata suurem osa heitgaasidest ümber sisselaskekollektorisse ja sel viisil vähendada testitud sõiduki heitkoguseid. See tarkvara võimaldab järelikult kiirendada EGR-ventiili tööd, selleks et heitmed vastaksid määruses nr 715/2007 kindlaks määratud piirmääradele. Eelotsusetaotlusest nähtub, et kui nimetatud tarkvara ei tuvasta NEDC profiili ja kui see leiab seetõttu, et sõiduk on tavapärase kasutamise tingimustes, siis tuvastatakse NOx-heitmed, mille kogus on suurem testide etapis kogutust ja mis pealegi ei vasta määruses nr 715/2007 kehtestatud piirmääradele.
- 94 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt ei tule liidu õigusnormi tõlgendamisel arvesse võtta mitte ainult selle sõnastust, vaid ka konteksti ja selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osa säte on (18. novembri 2020. aasta kohtuotsus Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 95 Kõigepealt selgub määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 sõnastusest, et katkesusseadme eesmärk on vähendada „saastekontrollisüsteemi tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel“.
- 96 Järelikult saab selle sätte sõnastusest järeldada, et selline seade nagu põhikohtuasjas kõne all olev EGR-süsteem, mis on kehtestatud selleks, et tagada heitmete piiramine vastavalt määrusele nr 715/2007, peab olema toimiv nii laboris tüübikinnitustestide ajal kui ka sõiduki kasutamisel tavatingimustes.
- 97 Edasi, mis puudutab konteksti, kuhu kuulub määruse nr 715/2007 artikli 3 punkt 10, siis selgub käesoleva kohtuotsuse punktist 77, et tulenevalt selle määruse artikli 4 lõikest 2 peavad tootja võetavad tehnilised meetmed olema sellised, mis tagavad muu hulgas summutitoru heitgaaside tegeliku piiramise sõidukite normaalse kasutusaja jooksul tavapärase kasutamise tingimustes. Lisaks on selle määruse artikli 5 lõikes 1 ette nähtud, et tootja peab varustama sõidukid selliselt, et komponendid, mis mõjutavad heitmeid, peavad võimaldama sõidukit normaalselt kasutada kooskõlas heitkoguste piirväärtustega, mis on ette nähtud samas määruses ja selle rakendusmeetmetes.
- 98 Tuleb tõdeda, et sellest kontekstist ei nähtu asjaolusid, mis võimaldaksid teha vahet vaidlusaluse seadme toimimisel tüübikinnituskatse etapis ja sõidukite juhtimisel tavapärase kasutamise tingimustes. Nimelt, nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 124, läheks sellise seadme kasutusele võtmine, mille ainus eesmärk on tagada määruses nr 715/2007 ette nähtud heitkoguste piirväärtuste järgimine üksnes tüübikinnituskatse etapis, vastuollu kohustusega tagada heitmete tegelik piiramine sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes.
- 99 Järelikult tuleb nõustuda määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 sellise tõlgendusega, mille kohaselt „katkesusseade“ selle sätte tähenduses on selline tarkvara, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis muudab sõidukite heitkoguste taset vastavalt sõidutingimustele, mille see tuvastab, ja tagab heitkoguste piirväärtuste järgimise üksnes juhul, kui need tingimused vastavad tüübikinnitusmenetluses kohaldatavatele tingimustele. Seega kujutab selline seade endast katkesusseadet, isegi kui saastekontrollisüsteemi toimimise paranemist on võimalik pisteliselt märgata sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes.
- 100 See tõlgendus on lõpuks kooskõlas määruse nr 715/2007 taotletava eesmärgiga, milleks on – nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktidest 86 ja 87 – NOx-heitmeid märkimisväärselt vähendada ja tagada keskkonnakaitse kõrge tase.
- 101 Nimelt asjaolu, et sõidukite tavapärase kasutamise tingimused võivad, nagu nähtub eelotsusetaotlusest, erandkorras vastata tüübikinnitusmenetluses kohaldatavatele sõidutingimustele ja seega pisteliselt parandada kõnealuse seadme toimivust, ei mõjuta seda tõlgendust, kuna sõidukite tavapärase kasutamise tingimustes ei ole NOx-heitkoguste vähendamise eesmärk tavaliselt saavutatud.

102 Eespool toodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 alapunkte a ja c tuleb tõlgendada nii, et „katkestusseade“ selle sätte tähenduses on seade, mis tuvastab kõik selles määruses ette nähtud tüübikinnitusmenetluste kulgemisega seotud parameetrid, selleks et parandada nende menetluste käigus saastekontrollisüsteemi toimivust ja seega saada sõidukile tüübikinnitus, isegi kui niisugust paranemist on võimalik pisteliselt märgata ka sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes.

Kolmanda küsimuse punkt b ja neljas küsimus

103 Kõigepealt tuleb märkida, et kolmanda küsimuse punkt b ja neljas küsimus puudutavad kõiki määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 sätestatud erandeid. Eelotsusetaotlusest nähtub aga, et selle määruse artikli 5 lõike 2 punktides b ja c sätestatud erandid ei ole põhikohtuasja lahendamisel asjakohased. Järelikult ei ole vaja teha otsust nimetatud artikli 5 lõike 2 punktide b ja c tõlgendamise kohta.

104 Seega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus nende küsimustega sisuliselt teada, kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et selline katkestusseade, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis süstemaatiliselt parandab sõidukite saastekontrollisüsteemi tulemuslikkust tüübikinnitusmenetluses võrreldes tavapärase kasutamise tingimustes tuvastatud meetodiga, võib kuuluda erandi alla keelust kasutada selliseid seadmeid, mis on ette nähtud selles sättes, kuna kõnealune katkestusseade aitab vältida mootori vananemist või määrdumist.

105 Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt on keelatud selliste katkestusseadmete kasutamine, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide toimivust. Siiski on sellest keelust kolm erandit, mille hulka kuulub sama sätte punktis a sätestatud erand, mille kohaselt keeldu ei kohaldata, kui „seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks“.

106 Tuleb tõdeda, et kahju ja õnnetusjuhtumi mõisted ei ole defineeritud ei määruse nr 715/2007 artiklis 5 ega ka teistes selle määruse artiklites.

107 Tuleb meenutada, et käesoleva kohtuotsuse punktis 62 viidatud kohtupraktikast selgub, et kuna määruses nr 715/2007 ei ole neid mõisteid määratletud, tuleb nende mõistete tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramisel vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale lähtuda nende väljendite tavakeele tähendusest, võttes arvesse nende mõistete kasutamise konteksti ja nende sätete eesmärke, mille osaks need on.

108 Tavakeele tähenduses tähendab mõiste „õnnetusjuhtum“, nagu kohtujurist märkis oma ettepaneku punktis 135, ettenägematut ja äkilist sündmust, mis põhjustab kahju või ohtusid, nagu vigastused või surm. Mõiste „kahju“ omakorda tähendab kahju, mis on üldiselt tingitud vägivaldsest või äkilisest sündmusest.

109 Järelikult on katkestusseade, mis vähendab saastekontrollisüsteemi tõhusust, põhjendatud, kui see võimaldab määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a alusel kaitsta mootorit äkilise ja erakorralise kahju eest.

110 Sellega seoses tuleb märkida, et mootori määrdumist ja vananemist ei saa lugeda selle sätte tähenduses „õnnetusjuhtumiks“ ega „kahjuks“, kuna nagu märgib komisjon, on need sündmused üldjuhul ettenähtavad ja omased sõiduki tavalisele toimimisele.

111 Seda tõlgendust toetavad ka määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a kontekst, milles on sätestatud erand keelust kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, ning selle määrusega taotletav eesmärk. Nimelt tuleb iga erandit tõlgendada kitsalt, et tagada selle soovitatav toime ja järgida selle eesmärki (vt analoogia alusel 3. septembri 2014. aasta kohtuotsus Deckmyn ja Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, punktid 22 ja 23).

- 112 Kuna määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkt a kujutab endast erandit keelust kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, siis tuleb seda sätet tõlgendada kitsalt.
- 113 Niisugust tõlgendust toetab ka määruse nr 715/2007 eesmärk, milleks on tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja parandada õhu kvaliteeti liidus, mis tähendab NOx-heitmete tegelikku vähendamist sõidukite normaalse kasutusaja jooksul. Nimetatud määruse artikli 5 lõike 2 punktis a sätestatud keeld kaotaks oma sisu ja jääks ilma igasugusest soovitatavast toimest, kui tootjatel oleks sõiduaudod lubatud varustada selliste katkestusseadmetega üksnes eesmärgi tõttu kaitsta mootorit määrdumise ja vananemise eest.
- 114 Järelikult, nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 146, saab katkestusseadme kasutamine olla põhjendatud üksnes vahetute kahju tekkimise riskidega, mis tekitavad sõiduki juhtimisel konkreetse ohu.
- 115 Eespool toodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb kolmanda küsimuse punktile a ja neljandale küsimusele vastata, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et selline katkestusseade, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis süstemaatiliselt parandab sõidukite saastekontrollisüsteemi tulemuslikkust tüübikinnitusmenetluses, selleks et järgida selles määruses kindlaks määratud heitkoguste piirväärtusi ja seega et saada nende sõidukite tüübikinnitus, ei või kuuluda selles sättes ette nähtud keelust kasutada selliseid seadmeid tehtud erandi alla, mis puudutab mootori kaitsmist kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutut kasutamist, isegi kui kõnealune katkestusseade aitab vältida mootori vananemist või määrdumist.

Kohtukulud

- 116 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 kulud, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

- 1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitus seoses väikeste sõiduaudode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et mootori juhtploki integreeritud või seda mõjutav tarkvara on „konstruktsioonelement“ selle sätte tähenduses, kui see mõjutab saastekontrollisüsteemi toimimist ja vähendab selle tõhusust.**
- 2. Määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et selle sätte tähenduses mõiste „saastekontrollisüsteem“ alla kuuluvad niinimetatud heitgaaside järeltöötlemise tehnoloogiad ja strateegia, mis vähendavad heitkoguseid hiljem, see tähendab pärast nende tekkimist, kui ka tehnoloogiad ja strateegia, mis sarnaselt heittagastussüsteemiga vähendavad heitkoguseid alguses, see tähendab nende tekkimise ajal.**
- 3. Määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et „katkestusseade“ selle sätte tähenduses on seade, mis tuvastab kõik selles määruses ette nähtud tüübikinnitusmenetluste kulgemisega seotud parameetrid, selleks et parandada nende menetluste käigus saastekontrollisüsteemi toimivust ja seega saada sõidukile tüübikinnitus, isegi kui niisugust paranemist on võimalik pisteliselt märgata ka sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes.**
- 4. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et selline katkestusseade, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis süstemaatiliselt parandab sõidukite saastekontrollisüsteemi tulemuslikkust tüübikinnitusmenetluses, selleks et järgida selles**

määruses kindlaks määratud heitkoguste piirväärtusi ja seega et saada nende sõidukite tüübikinnitus, ei või kuuluda selles sättes ette nähtud keelust kasutada selliseid seadmeid tehtud erandi alla, mis puudutab mootori kaitsmist kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutut kasutamist, isegi kui kõnealune katkestusseade aitab vältida mootori vananemist või määrdumist.

Allkirjad