Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
ATHANASIOS RANTOS
esitatud 3. märtsil 2022 [1]

Kohtuasi C-873/19

Deutsche Umwelthilfe eV
versus
Bundesrepublik Deutschland,
menetluses osales:
Volkswagen AG

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Schleswig-Holsteini halduskohus, Saksamaa))

Eelotsusetaotlus – Keskkond – Århusi konventsioon – Õigus kohtusse pöörduda – Artikli 9 lõige 3 – Euroopa Liidu põhiõiguste harta – Artikli 47 esimene lõik – Õigus tõhusale kohtulikule kaitsele – Tunnustatud keskkonnakaitseühendus – Kaebeõigus liikmesriigi kohtus sõidukitele antud EÜ tüübikinnituse vaidlustamiseks – Määrus (EÜ) nr 715/2007 – Mootorsõidukite tüübikinnitus – Artikli 5 lõige 2 – Diiselmootor – Lämmastikoksiidi heitkoguste vähendamist piirav „temperatuurivahemik“ – Katkestusseade – Sellise seadme lubamine, kui see on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks – Tehnoloogiatase

I. Sissejuhatus

1. Põhikohtuasjas võttis EÜ tüübikinnituse alal pädev liikmesriigi asutus vastu otsuse lubada kasutada autotootja Volkswagen AG toodetud sõidukitel, mis olid varustatud Euro 5 põlvkonna diiselmootoriga, mootori juhtplokki integreeritud tarkvara, mis teatud välistemperatuuri tingimustest sõltuvalt vähendab heitgaasitagastust, mille tagajärjel lämmastikoksiidi (NOx) heitkogused suurenevad.

2. Tunnustatud keskkonnakaitseühendus Deutsche Umwelthilfe eV esitas selle otsuse peale kaebuse Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgerichtile (Schleswig-Holsteini halduskohus, Saksamaa väites, et see tarkvara on ebaseaduslik „katkestusseade“ määruse (EÜ) nr 715/2007 [2] artikli 5 lõike 2 tähenduses.

[1] Algkeel: prantsuse.

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus, 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), mida on muudetud komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 692/2008 (ELT 2008, L 199, lk 1) (edaspidi „määrus nr 715/2007“).

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul ei ole Deutsche Umwelthilfel riigisisese õiguse alusel kaebeõigust nimetatud otsuse vaidlustamiseks. Seepärast palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul esiteks selgitada, kas Århusi konventsiooni [3] artikli 9 lõige 3 koostoimes Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artikliga 47 nõuab, et sellisel ühendusel oleks õigus vaidlustada liikmesriigi kohtutes haldusotsus, millega antakse sõidukitele määruse nr 715/2007 artikli 5 lõiget 2 arvestades EÜ tüübikinnitus.

4. Teiseks soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus jaatava vastuse korral teada, kas katkestusseadme „vajalikkust“ nimetatud artikli 5 lõike 2 tähenduses hinnatakse asjaomaste sõidukite EÜ tüübikinnituse kuupäeval olemas oleva tehnoloogiataseme alusel ja kas arvesse tuleb võtta muid asjaolusid, mille tõttu võidakse selline katkestusseade tunnistada õiguspäraseks.

II. Õiguslik raamistik

A. Rahvusvaheline õigus

5. Århusi konventsiooni artiklis 1 „Eesmärk“ on sätestatud:

„Et kaitsta praeguste ja tulevaste põlvkondade õigust elada keskkonnas, mis vastab nende tervise ja heaolu vajadustele, teeb konventsiooniosaline keskkonnainfo üldkättesaadavaks, kaasab üldsuse keskkonnaasjade otsustamisse ning võimaldab konventsiooni kohaselt pöörduda neis asjus kohtusse.“

6. Konventsiooni artikli 2 „Mõisted“ lõigetes 4 ja 5 on sätestatud:

„4. *üldsusena* käsitatakse üht või mitut füüsilist või juriidilist isikut ning siseriiklike õigusaktide või -praktika kohaselt ka nende isikute organisatsioone, rühmi või muid ühendusi;

5. *asjast huvitatud üldsus* on avalikkus, keda mõjutab või tõenäoliselt mõjutab otsuste tegemine või kes on huvitatud keskkonnaasjade otsustamisest; asjast huvitatud üldsusena käsitatakse ka keskkonnakaitset edendavaid [vabaühendusi], mis vastavad siseriikliku õiguse nõuetele.“

7. Konventsiooni artikli 9 „Õigus pöörduda kohtusse“ lõiked 2 ja 3 on sõnastatud järgmiselt:

„2. Konventsiooniosaline tagab siseriiklike õigusaktidega, et asjast huvitatud üldsuse esindajal,

a) kellel on põhjendatud huvi või

b) kelle õigust on rikutud, kui see tingimus on ette nähtud konventsiooniosalise haldusmenetluse normidega, on õigus pöörduda kohtusse või seaduse alusel loodud muu sõltumatu ja erapooletu asutuse poole artikli 6 alusel tehtud otsuse, tegevuse või tegevusetuse materiaalse või protsessuaalse õiguspärasuse vaidlustamiseks ning kui siseriiklik õigus seda ette näeb ja ilma, et see piiraks selle artikli lõike 3 kohaldamist, ka konventsiooni muude asjakohaste sätete alusel tehtud otsuse, tegevuse või tegevusetuse materiaalse või protsessuaalse õiguspärasuse vaidlustamiseks.

[3] Keskkonnainfo kättesaadavuse ja keskkonnaasjade otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise konventsioon, millele kirjutati alla 25. juunil 1998 Århusis (Taani) ning mis kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 17. veebruari 2005. aasta otsusega 2005/370/EÜ (ELT 2005, L 124, lk 1; edaspidi „Århusi konventsioon“).

Mõisted põhjendatud huvi ja õiguse rikkumine määratletakse kooskõlas siseriikliku õiguse ning konventsiooni eesmärgiga tagada konventsiooniga seotud küsimustes asjast huvitatud üldsusele laiaulatuslik juurdepääs õigusemõistmisele. Artikli 2 lõike 5 nõuetele vastava [vabaühenduse] huvi loetakse käesoleva artikli punkti a tähenduses põhjendatuks. Nimetatud organisatsioonil eeldatakse olevat õigusi, mida punkti b tähenduses saab rikkuda. Nimetatud organisatsioonil eeldatakse olevat õigusi, mida punkti b tähenduses saab rikkuda.

[…]

3. Lisaks lõigetes 1 ja 2 nimetatud menetlustele ning ilma et see piiraks lõigetes 1 ja 2 nimetatud menetluste kohaldamist tagab konventsiooniosaline siseriiklike õigusaktide nõuetele vastavale üldsuse esindajale, juhul kui need nõuded on sätestatud, juurdepääsu kohtulikule või haldusmenetlusele, et vaidlustada eraõigusliku isiku või avaliku võimu organi tegevus või tegevusetus, mis on vastuolus siseriiklike keskkonnaõigusnormidega.“

B. Liidu õigus

1. Määrus (EÜ) nr 1367/2006

8. Määruse (EÜ) nr 1367/2006 [4] artikli 1 „Eesmärk“ lõikes 1 on sätestatud:

„Käesoleva määruse eesmärk on aidata kaasa ÜRO Euroopa Majandusorganisatsiooni keskkonnainfo kättesaadavuse, keskkonnaasjade otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise konventsioonist (edaspidi „Århusi konventsioon“) tulenevate kohustuste rakendamisele, kehtestades eeskirjad konventsiooni sätete kohaldamiseks ühenduse institutsioonide ja organite suhtes, eelkõige:

[…]

d) tagades keskkonnaasjades kohtu poole pöördumise võimaluse ühenduse tasandil käesolevas määruses sätestatud tingimustel.“

9. Selle määruse artikli 2 „Mõisted“ lõike 1 punktis f on ette nähtud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

f) *keskkonnaõigus* – ühenduse õigusaktid, mis olenemata nende õiguslikust alusest, aitavad saavutada asutamislepingus sätestatud ühenduse keskkonnapoliitika eesmärke: säilitada, kaitsta ja parandada keskkonna kvaliteeti, kaitsta inimeste tervist, kasutada loodusressursse kaalutletult ja mõistlikult ning edendada rahvusvahelisel tasandil meetmeid piirkondlike või ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega tegelemiseks“.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. septembri 2006. aasta määrus keskkonnainfo kättesaadavuse, keskkonnaasjade otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise Århusi konventsiooni sätete kohaldamise kohta ühenduse institutsioonide ja organite suhtes (ELT 2006, L 264, lk 13).

2. Määrus nr 715/2007

10. Määruse nr 715/2007 põhjendused 1, 6 ja 7 on sõnastatud järgmiselt:

„(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) Heitkoguste normide kehtestamisel on oluline võtta arvesse nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtetel tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis väljendub uuenduste ergutamises, õhu kvaliteedi paranemises, tervishoiukulude vähenemises ja keskmise eluea pikenemises, samuti üldises mõjus süsinikdioksiidi heitmetele.“

11. Selle määruse artikli 1 „Sisu“ lõikes 1 on sätestatud:

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

12. Nimetatud määruse artikli 3 „Mõisted“ punktis 10 on ette nähtud:

„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.“

13. Selle määruse artikli 5 „Nõuded ja katsetused“ 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.“

14. Määruse nr 715/2007 I lisas „Heitkoguste piirväärtused“ on ette nähtud lämmastikoksiidi heitkoguste piirväärtused, eelkõige Euro 5 põlvkonna sõidukite puhul, mida käsitletakse tabelis 1.

3. Direktiiv 2007/46/EÜ

15. Direktiiv 2007/46/EÜ[5] tunnistati määrusega (EL) 2018/858[6] vastavalt selle artiklile 88 alates 1. septembrist 2020 kehtetuks. Arvestades põhikohtuasja asjaolude asetleidmise aega, jääb see direktiiv siiski põhikohtuasjas kohaldatavaks.

16. Selle direktiivi artiklis 1 pealkirjaga „Sisu“ oli sätestatud:

„Käesolev direktiiv kehtestab ühtlustatud raamistiku, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele, nimetatud sõidukite süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele, eesmärgiga hõlbustada nende registreerimist, müüki ja kasutuselevõtmist ühenduse piires.

[…]

Sõidukite ehitust ja töötamist käsitlevad tehnilised erinõuded sätestatakse käesoleva direktiivi rakendamist reguleerivates aktides, mille täielik loetelu on esitatud IV lisas.“

17. Direktiivi artikli 3 „Mõisted“ punktis 5 oli ette nähtud:

„Käesolevas direktiivis ja IV lisas loetletud õigustloovates aktides kasutatakse järgmisi mõisteid, kui neis ei ole sätestatud teisiti:

[…]

5. „EÜ tüübikinnitus“ – menetlus, millega liikmesriik tõendab, et sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku tüüp vastab asjakohastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele, mis sisalduvad käesolevas direktiivis ja IV või XI lisas loetletud õigustloovates aktides“.

18. Sama direktiivi IV lisa „Sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuete loetelu“ I osas „Õigustloovad aktid, millega kehtestatakse seeriaviisiliselt piiranguteta toodetavate sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuded“ oli osas „[v]äikeste tarbesõidukite heitgaasid (Euro 5 ja Euro 6) / teabe kättesaadavus“ viidatud määrusele nr 715/2007.

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1), muudetud komisjoni 25. veebruari 2014. aasta määrusega (EL) nr 214/2014 (ELT 2014, L 69, lk 3) (edaspidi „direktiiv 2007/46“).

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT 2018, L 151, lk 1).

C. Saksa õigus

19. Halduskohtumenetluse seadustiku (Verwaltungsgerichtsordnung, edaspidi „VwGO“)[7] §-s 42 oli põhikohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis sätestatud:

„1. Kaebuses võib taotleda haldusakti tühistamist (tühistamiskaebus) või kohtulikku ettekirjutust haldusakti vastuvõtmiseks, kui haldusakti andmisest on keeldutud või kui haldusakt on jäetud andmata (kohustamiskaebus).

2. Kui seaduses ei ole sätestatud teisiti, on selline kaebus vastuvõetav ainult siis, kui kaebuse esitaja tugineb sellele, et haldusaktiga või haldusakti andmisest keeldumisega või haldusakti andmata jätmisega on kahjustatud tema õigusi.“

20. VwGO § 113 lõikes 1 on ette nähtud:

„Kui haldusakt on õigusvastane ja kui sellega on rikutud kaebuse esitaja õigusi, tühistab kohus haldusakti ja vajaduse korral vaideotsuse. […]“.

21. Direktiivist 2003/35/EÜ[8] tuleneva keskkonnaalase õiguskaitse erinõuete seaduse (keskkonnaküsimustes tehtud otsuste vaidlustamise seadus) (Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz), edaspidi „UmwRG“)[9] § 1 lõikes 1 on põhikohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis sätestatud:

„Käesolevat seadust kohaldatakse kaebuste suhtes, mis esitatakse järgmiste otsuste peale:

[…]

5) haldusaktid või avalik-õiguslikud lepingud, millega antakse luba muudele kui punktides 1–2b osutatud projektidele föderaalse õiguse, liidumaa õiguse või liidu õiguse vahetult kohaldatavate aktide keskkonnaalaste sätete alusel, ja

6) haldusaktid punktides 1–5 osutatud otsuste rakendamiseks või täitmiseks võetud järelevalve- või kontrollimeetmete kohta, mille eesmärk on tagada föderaalse õiguse, liidumaa õiguse või vahetult kohaldatavate liidu õigusaktide keskkonnaalaste sätete järgimine.

Käesolevat seadust kohaldatakse ka siis, kui vastupidi kehtivatele õigusnormidele ei ole esimeses lauses osutatud otsust tehtud. […]

[…]

Esimest ja teist lauset ei kohaldata, kui käesoleva lõike tähenduses otsus on tehtud halduskohtumenetluses tehtud otsuse alusel.“

7 *BGBl.* 1991 I, lk 686.

8 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta direktiiv, milles sätestatakse üldsuse kaasamine teatavate keskkonnaga seotud kavade ja programmide koostamisse ning muudetakse nõukogu direktiive 85/337/EMÜ ja 96/61/EÜ seoses üldsuse kaasamisega ning õiguskaitse kättesaadavusega (ELT 2003, L 156, lk 17; ELT eriväljaanne 15/07, lk 466).

9 *BGBl.* 2017 I, lk 3290.

22. UmwRG § 2 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„§ 3 alusel tunnustatud riigisisene või välismaine ühendus võib, ilma et ta peaks tõendama oma õiguste rikkumist, esitada VwGO alusel kaebuse § 1 lõike 1 esimeses lauses osutatud otsuse või sellise otsuse tegemata jätmise peale, kui ühendus:

1) tugineb sellele, et § 1 lõike 1 esimeses lauses osutatud otsus või selle tegemata jätmine on vastuolus õigusnormidega, mis võivad olla olulised otsuse tegemiseks;

2) tugineb sellele, et § 1 lõike 1 esimeses lauses nimetatud otsus või selle otsuse tegemata jätmine teda mõjutab teda tema põhikirjajärgsel tegevusalal keskkonnakaitse eesmärke saavutamisel, ja

3) menetluse puhul, millele on osutatud

   a) § 1 lõike 1 esimese lause punktides 1–2b, omas õigust selles osaleda;

   b) § 1 lõike 1 esimese lause punktis 4, omas õigust selles osaleda ning avaldas selle raames seisukoha sisulistes küsimustes vastavalt kehtivatele õigusnormidele või et talle ei antud võimalust oma seisukohta esitada, mis on vastuolus kehtivate õigusnormidega.

§ 1 lõike 1 esimese lause punktides 2a–6 osutatud otsuse või selle tegemata jätmise peale esitatud kaebuse korral peab ühendus lisaks tuginema keskkonnaalaste õigusnormide rikkumisele.“

23. Määruse mootorsõidukite, nende haagiste ning nendele sõidukitele mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike EÜ tüübikinnituse kohta (mootorsõidukite EÜ tüübikinnituse määrus) (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung), edaspidi „EG-FGV“)[10] § 25 lõikes 2 on põhikohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis sätestatud:

„1. Kui Kraftfahrt-Bundesamt (Saksamaa föderaalne mootorsõidukiamet, edaspidi „KBA“) tuvastab, et sõidukid, süsteemid, osad või eraldi seadmestikud ei vasta kinnitatud tüübile, võib ta võtta asjaomase tüübi suhtes kohaldatavate direktiivide [2007/46], 2002/24/EÜ[11] ja 2003/37/EÜ[12] alusel vajalikud meetmed, et tagada toodangu vastavus kinnitatud tüübile.

2. Et kõrvaldada ilmnenud puudused ja tagada kasutusel olevate sõidukite, nende osade või eraldi seadmestike nõuetele vastavus, võib föderaalne mootorsõidukiamet tagantjärele kehtestada täiendavaid tingimusi.“

III. Põhikohtuasi, eelotsuse küsimused ja menetlus Euroopa Kohtus

24. Volkswagen tootis muu hulgas mudeli VW Golf Plus TDI mootorsõidukeid, mis olid varustatud Euro 5 põlvkonna EA 189 tüüpi diiselmootoriga ja mille silindrimaht oli 2 liitrit (edaspidi „asjaomased sõidukid“). Nendel sõidukitel on heitgaasitagastusklapp.

10 *BGBl.* 2011 I, lk 126.

11 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiiv kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EMÜ (EÜT 2002, L 124, lk 1; ELT eriväljaanne 13/29, lk 399).

12 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta direktiiv põllu- või metsamajanduslike traktorite, nende haagiste ja pukseeritavate vahetatavate masinate, ja nende masinate jaoks mõeldud süsteemide, nende osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse andmise kohta ja direktiivi 74/150/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT 2003, L 171, lk 1; ELT eriväljaanne 13/31, lk 311).

25. Asjaomastel sõidukitel oli algul mootori juhtplokki integreeritud tarkvara, mis sisaldas „režiimi 0“ ja „režiimi 1“ (edaspidi „ümberlülitusloogika“). Režiimi 1 kasutati saasteainete heitkogustega seotud tüübikinnituskatsel nimetusega „Uus Euroopa sõidutsükkel“ (*New European Driving Cycle* (NEDC)), mis tehakse laboris. Kui sellele tüübikinnituskatsele iseloomulikke tingimusi ei esinenud, kohaldus režiim 0 ja sel juhul heitgaasitagastuse määr vähenes. Tegelikul kasutamisel olid need sõidukid peaaegu alati režiimil 0, mille tagajärjel ei vastanud need määruses nr 715/2007 ette nähtud NOx piirväärtustele. Eelotsusetaotlusest ilmneb, et ümberlülitusloogika kujutas endast seega selle määruse artikli 5 lõigete 1 ja 2 tähenduses keelatud katkestusseadet. Asjaomaste sõidukite EÜ tüübikinnitusmenetluse raames Volkswagen selle süsteemi olemasolu KBA-le ei deklareerinud.

26. KBA võttis 15. oktoobril 2015 EG-FGV § 25 lõike 2 alusel vastu otsuse, millega ta kohustas Volkswagenit tagama Euro 5 põlvkonna EA 189 tüüpi mootorite vastavuse kehtivatele riigisisestele ja Euroopa Liidu õigusnormidele. KBA täpsustas, et lahendused tuleb enne nende kasutuselevõttu esitada talle heakskiitmiseks.

27. Selle raames ajakohastas Volkswagen asjaomaste sõidukite mootori juhtplokki integreeritud tarkvara (edaspidi „kõnealune tarkvara“). Selles tarkvaras on seadistatud temperatuurivahemik, mille korral on heitgaasitagastuse määr, st mootorisse tagasi suunatava heitgaasi osakaal, 0% alla –9 °C välistemperatuuri korral, 85% temperatuurivahemikus –9 °C kuni 11 °C ning suureneb üle 11 °C temperatuuri korral, saavutades 100% alates 15 °C välistemperatuurist (edaspidi „temperatuurivahemik“).

28. KBA andis 20. juuni 2016. aasta otsusega (edaspidi „vaidlusalune otsus“) kõnealuse tarkvara jaoks loa. Sellega seoses leidis ta eelkõige, et määruse nr 715/2007 tähenduses ebaseaduslikke katkestusseadmeid ei ole, ja et allesjäänud katkestusseadmed on õiguspärased.

29. Keskkonnakaitseühendus Deutsche Umwelthilfe, kellel on vastavalt UmwRG §-le 3 kohtumenetlusõigusvõime, esitas 15. novembril 2016 vaide vaidlusaluse otsuse peale, mille kohta ei olnud käesoleva eelotsusetaotluse esitamise kuupäevaks veel otsust tehtud.

30. See ühendus esitas 24. aprillil 2018 eelotsusetaotluse esitanud kohtule Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgerichtile (Schleswig-Holsteini halduskohus) kaebuse nõudega vaidlusalune otsus tühistada. Ta väitis, et kõnealune tarkvara paigaldas katkestusseadme, mida tuleb pidada määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tähenduses õigusvastaseks, kuna see aktiveerub siis, kui õhutemperatuur tõuseb Saksamaal keskmise temperatuurini, mis 2018. aastal oli nimelt umbes 10,4 °C. Nimetatud ühenduse sõnul on autotootjatel põhimõtteliselt võimalik töötada välja mootoreid, mis tehniliselt ei nõua NOx heitkoguste kontrollisüsteemide tõhususe vähendamist keskmistel temperatuuridel, st tavapärastes töötingimustes.

31. Bundesrepublik Deutschland (Saksamaa Liitvabariik) väitis, et Deutsche Umwelthilfel puudub kaebeõigus vaidlusaluse otsuse vaidlustamiseks ning et seetõttu on tema kaebus vastuvõetamatu.

32. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul ei ole Deutsche Umwelthilfel käesoleval juhul kaebeõigust VwGO § 42 lõike 2 alusel, mille kohaselt on juhul, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti, kaebus vastuvõetav vaid juhul, kui kaebuse esitaja väidab, et vaidlusaluse haldusaktiga on kahjustatud tema õigusi. Selle kohtu sõnul ei ole nimelt seadusesätet, mis võiks – vastupidi individuaalsete õiguskaitsevahendite süsteemile, millel see säte põhineb – anda sellele ühendusele erandkorras kaebeõiguse.

33. Nimelt ei kuulu väidetavalt põhikohtuasi UmwRG kohaldamisalasse, nagu see on määratletud selle seaduse § 1 lõikes 1. Nende otsuste hulgas, mille peale võib keskkonnakaitseorganisatsioon kaebust esitada, on käesoleval juhul ainus võimalik kategooria UmwRG § 1 lõike 1 esimese lõigu punktis 5 nimetatud kategooria, mille kohaselt kohaldatakse seda seadust kaebuste suhtes, mis esitatakse haldusaktide või avalik-õiguslike lepingute peale, millega antakse luba muude kui § 1 lõike 1 punktides 1–2b osutatud projektide jaoks föderaalse õiguse, liidumaa õiguse või liidu õiguse vahetult kohaldatavate aktide keskkonnaalaste sätete alusel. Sellega seoses märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikel 2 on seos keskkonnaga ning tegemist ei ole üksnes tehnilise eeskirjaga, mille eesmärk on siseturu reguleerimine, nagu nähtub selle määruse põhjendustest 1, 4 ja 7.

34. UmwRG § 1 lõike 1 esimese lõigu punkt 5 puudutab siiski ainult haldusakte, millega kiidetakse „projektid“ heaks. Mõiste „projekt“ selle sätte tähenduses on väidetavalt üle võetud seoses direktiiviga 85/337/EMÜ[13], mille artikli 1 lõikes 2 on „projekt“ määratletud kui „ehitiste või muude käitiste püstitamine või kavade teostamine“ (esimene taane) ja „muu sekkumine looduskeskkonda ja maastikku, kaasa arvatud maavarade kaevandamine“ (teine taane). Sellega seoses puudutavad riigisisesed õigusnormid üksnes püsirajatisi või meetmeid, mis kujutavad endast otsest sekkumist. Ent sõidukite EÜ tüübikinnitus, nagu ka EÜ tüübikinnituse muutmine, millele viidatakse vaidlusaluses otsuses, on seotud toote „loaga“ ega kujuta endast „projekti“ riigisisese õiguse tähenduses, kuna need ei puuduta püsirajatist ega too kaasa otsest sekkumist looduskeskkonda või maastikku.

35. Lisaks ei võimalda eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul UmwRG § 1 lõike 1 esimese lõigu punktis 5 kasutatud mõiste „projekt“ lai tõlgendus jõuda teistsugusele järeldusele. Euroopa Kohus on tema sõnul küll märkinud, et liikmesriigi kohus peab juhul, kui on alust karta elupaikade direktiivi rikkumist, andma liidu keskkonnaõigusega hõlmatud valdkondade tõhusa kohtuliku kaitse tagamiseks riigisisesele õigusele niisuguse tõlgenduse, mis on võimalikult suurel määral kooskõlas Århusi konventsiooni artikli 9 lõikes 3 ette nähtud eesmärkidega[14]. Kuna mõiste „projekt“ on liikmesriigi õiguses selgelt määratletud, ei oleks eelotsusetaotluse esitanud kohtul siiski võimalik seda mõistet käesolevas kohtuasjas laiendada loa andmisele kõnealuse tarkvara ajakohastamiseks, selleks et viia asjaomased sõidukid kehtivate õigusnormidega vastavusse.

36. Lisaks ei ole eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul võimalik kohaldada UmwRG sätteid analoogia alusel riigisiseste õigusnormide tahtmatu õiguslünga tõttu, see tähendab juhul, kui seadusandja ei ole kõnealust huvi määratlenud või ei saanud seda hiljem asjaolude muutumise tõttu kindlaks teha. Seadusandlikus menetluses, mille tulemusel 2017. aastal UmwRGd muudeti ja mille eesmärk oli eelkõige viia seadus vastavusse rahvusvahelise avaliku õiguse nõuetega, mis tulenevad Århusi konventsiooni artikli 9 lõikest 3, ning võtta arvesse 8. märtsi 2011. aasta kohtuotsust Lesoochranárske zoskupenie VLK (C-240/09, EU:C:2011:125), väidetavalt tuvastati selle seaduse artikli 1 lõike 1 esimese lõigu punkti 5 tähenduses mõiste „projekt“ tootelubadele kohaldamise küsimus ja seda arutati. Selle kohta väidetavalt täpsustati sõnaselgelt, et nimetatud seadus ei puuduta toodete, sealhulgas sõidukite valdkonda. Lisaks on seaduse seletuskirjas sõnaselgelt märgitud, et liikmesriigi seadusandja on loobunud võtmast Århusi konventsiooni artikli 9 lõiget 3 üle üldsättesse põhjendusel, et see tekitab suuri õigusliku piiritlemise raskusi ja õiguslikku ebakindlust.

[13] Nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiiv teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (EÜT 1985, L 175, lk 40; ELT eriväljaanne 15/01, lk 248). See direktiiv tunnistati kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2011. aasta direktiiviga 2011/92/EL teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (ELT 2012, L 26, lk 1).

[14] 8. märtsi 2011. aasta kohtuotsus Lesoochranárske zoskupenie VLK (C-240/09, EU:C:2011:125, punkt 50).

37. Deutsche Umwelthilfe ei saa ka tugineda kaebeõigusele, mis tuleneks otseselt Århusi konventsiooni artikli 9 lõikest 3. Kuna sellel sättel kui sellisel ei ole liidu õiguses vahetut õigusmõju, nagu on märgitud 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsuses Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, edaspidi „kohtuotsus Protect“, EU:C:2017:987, punkt 45), siis ei ole see säte VwGO § 42 lõike 2 esimese lauseosa tähenduses õigusnorm.

38. Eelotsusetaotluse esitanud kohus lisab, et Deutsche Umwelthilfel ei ole ka õigust esitada kaebust vaidlusaluse otsuse peale VwGO § 42 lõike 2 teise lauseosa alusel, mille kohaselt peab kaebuse esitaja tõendama, et asjaomase haldusaktiga on kahjustatud tema õigusi. VwGOs ette nähtud individuaalsete õiguskaitsevahendite süsteem põhineb selle kohtu sõnul subjektiivsetel õigustel. Näib aga, et põhikohtuasi ei puuduta füüsilise isiku subjektiivset õigust, mida oleks väidetavalt rikutud. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikes 2 sätestatud katkestusseadmete kasutamise keelu rikkumine, mis ainsana võib olla käesoleval juhul asjakohane, ei annaks füüsilisele isikule subjektiivset õigust, kuna selle sätte eesmärk ei ole kaitsta isikuteringi, mis piiritletakse otsustavalt üldsusest.

39. Seega sõltub eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates põhikohtuasja lahendus sellest, kas Deutsche Umwelthilfe võib tugineda vahetult liidu õigusest tulenevale kaebeõigusele. Kohtuotsust Protect arvestades võiks see tuleneda Århusi konventsiooni artikli 9 lõikest 3 koostoimes harta artikli 47 esimese lõiguga. Sellega seoses rõhutab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et põhikohtuasi ei kuulu selle konventsiooni artikli 9 lõike 2 kohaldamisalasse, kuna ühelt poolt ei ole vaidlusalune otsus selle konventsiooni artikliga 6 reguleeritud otsus ja teiselt poolt puudub konventsiooni artikli 9 lõike 2 esimese lause tähenduses riigisisene õigusnorm, mis muudab konventsiooni teised sätted kohaldatavaks.

40. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib kohtuotsuse Protect õiguslike tagajärgede kohta riigisisesele menetlusõigusele, et liikmesriikide kohtud on teinud lahknevaid otsuseid, mis tekitab kahtlusi seoses asjaoluga, et liidu õigusega on tunnustatud keskkonnakaitseühendusel lubatud isegi UmwRGs juba ette nähtud õiguskaitsevõimalustest kaugemale ulatuvalt vaidlustada käesolevas asjas kõne all olevat tüüpi toote haldusluba, kui selle ühenduse tegevuse eesmärk on tagada liidu keskkonnaalaste õigusnormide järgimine, mis ei anna ühtegi subjektiivset õigust.

41. Juhul kui Euroopa Kohus peaks leidma, et keskkonnakaitseühendusel on kaebeõigus sõidukite EÜ tüübikinnituse vaidlustamiseks, leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et vaidlusaluse otsuse õiguspärasus sõltub otsustavalt määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 tõlgendamisest, eriti mis puudutab katkestusseadme „vajalikkuse“ mõistet. Sellel kohtul tekib küsimus, kas autotootjad peavad võtma arvesse tehnoloogia hetketaset, et teha kindlaks, kas katkestusseade on tõepoolest vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks.

42. Neil asjaoludel otsustas Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Schleswig-Holsteini halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [Århusi konventsiooni] artikli 9 lõiget 3 koostoimes [harta] artikliga 47 tuleb tõlgendada nii, et keskkonnaühendustel peab olema põhimõtteliselt võimalik vaidlustada kohtus otsust, millega antakse määruse [nr 715/2007] artikli 5 lõiget 2 rikkuda võiv luba toota diiselmootoriga sõiduautosid, millesse on paigaldatud katkestusseade?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav:

a) Kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et hinnates küsimust, kas katkestusseade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks, tuleb kriteeriumina põhimõtteliselt aluseks võtta tehnika hetketase tehnilise teostatavuse tähenduses EÜ tüübikinnituse andmise ajal?

b) Kas tehnika taseme kõrval tuleb arvesse võtta teisi asjaolusid, mis võivad kaasa tuua katkestusseadme kasutamise lubatavuse, olgugi et üksnes tehnika taseme põhjal asjaomase kuupäeva seisuga otsustades ei oleks katkestusseadme kasutamine määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses „vajalik“?“

43. Kirjalikud seisukohad on esitanud Deutsche Umwelthilfe, KBA, Volkswagen ja Euroopa Komisjon. Need pooled ja huvitatud isikud vastasid Euroopa Kohtu esitatud küsimustele ka kirjalikult.

IV. Õiguslik analüüs

A. Esimene eelotsuse küsimus

44. Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas Århusi konventsiooni artikli 9 lõiget 3 koostoimes harta artikli 47 esimese lõiguga tuleb tõlgendada nii, et tunnustatud keskkonnakaitseühendus, kellel on riigisisese õiguse alusel kohtumenetlusõigusvõime, peab saama liikmesriigi kohtus vaidlustada sõidukitele EÜ tüübikinnituse andmise haldusotsuse, mis võib olla vastuolus määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2, millega on keelatud – välja arvatud erandjuhtudel – kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust.

45. Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 kohaselt, ilma et see piiraks selle artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud vaidlustamismenetlust, tagab konventsiooniosaline oma riigisiseste õigusaktide nõuetele vastavale üldsuse esindajale, juhul kui need nõuded on sätestatud, juurdepääsu kohtulikule või haldusmenetlusele, et vaidlustada eraõigusliku isiku või avaliku võimu organi tegevus või tegevusetus, mis on vastuolus riigisiseste keskkonnaõigusnormidega.

46. Sellele küsimusele vastamiseks analüüsin Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 kohaldamisala ja seejärel selle sätte ulatust koostoimes harta artikli 47 esimese lõiguga.

1. Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 kohaldamisala

47. Kõigepealt tuleb märkida, et põhikohtuasi puudutab võimalust *algatada kohtumenetlus ametiasutuse akti*, st sõidukite EÜ tüübikinnituse *vaidlustamiseks*. Järelikult on need Århusi konventsiooni artikli 9 lõikes 3 sätestatud tingimused täidetud. Ülejäänud tingimused puudutavad selle sätte esemelist ja isikulist kohaldamisala, mida käsitletakse järgnevalt.

48. Århusi konventsiooni esemelisse kohaldamisalasse kuulub Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 kohaselt asjaomane akt juhul, kui see on vastuolus „siseriiklike keskkonnaõigusnormidega“. Käesoleval juhul on akt, millele Deutsche Umwelthilfe tugineb, määrus nr 715/2007 ja eelkõige selle artikli 5 lõige 2. Seega tuleb kontrollida, kas see säte kuulub „siseriiklike keskkonnaõigusnormide“ hulka.

49. Selles osas jagan ma ühest küljest vastupidi KBA väidetele eelotsusetaotluse esitanud kohtu seisukohta, et see määrus kuulub keskkonnaõiguse valdkonda ja seega ei saa seda pidada üksnes tehniliseks eeskirjaks, mille eesmärk on siseturu reguleerimine. Minu arvates lahendati see küsimus nimelt 17. detsembri 2020. aasta kohtuotsusega CLCV jt (diiselmootoril katkestusseade) (C-693/18, edaspidi „kohtuotsus CLCV“, EU:C:2020:1040, punkt 113), milles on märgitud, et määruse nr 715/2007 eesmärk on tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja parandada õhu kvaliteeti liidus.

50. KBA rõhutab samuti, et see määrus põhineb EÜ artiklil 95 (nüüd ELTL artikkel 114), mis käsitleb liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise meetmeid, mille eesmärk on siseturu rajamine ning selle toimimine. Nimetatud artikli 95 lõikes 3 on siiski sätestatud, et komisjon võtab ettenähtud tervishoidu, ohutust, *keskkonnakaitset* ja tarbijakaitset käsitlevates ettepanekutes aluseks kaitstuse kõrge taseme, võttes eriti arvesse kõiki uusi teaduslikel faktidel põhinevaid suundumusi. Järelikult asjaolu, et nimetatud määrus ei põhine keskkonnaspetsiifilisel õiguslikul alusel, st EÜ artiklil 175, ei välista sama määruse seost keskkonnaõigusega.

51. Igal juhul on määruse nr 1367/2006 artikli 2 lõike 1 punktis f „keskkonnaõigus“ määratletud kui „ühenduse õigusaktid, mis *olenemata nende õiguslikust alusest*, aitavad saavutada asutamislepingus sätestatud ühenduse keskkonnapoliitika eesmärke: *säilitada, kaitsta ja parandada keskkonna kvaliteeti*, kaitsta inimeste tervist, kasutada loodusressursse kaalutletult ja mõistlikult ning edendada rahvusvahelisel tasandil meetmeid piirkondlike või ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega tegelemiseks“ [15]. Määruse nr 715/2007 puhul on see nii.

52. Mis täpsemalt selle määruse artikli 5 lõikesse 2 puutub, siis see säte puudutab „katkestusseadmeid“ selle määruse artikli 3 punkti 10 tähenduses. Kuigi nimetatud säte on tehnilist laadi, kuulub see sama määruse reguleerimisalasse ja selle eesmärk on piirata gaasiliste osakeste heitmeid, aidates niiviisi kaasa keskkonna kaitsmisele. Üldisemalt, nagu Deutsche Umwelthilfe märkis, ei ole mõeldav eraldada põhimõtteliselt keskkonnaõigust ja tehnilisi eeskirju, kuna keskkonnakaitseõigusnorm on tihti tehnilist laadi. Märgin sellega seoses, et määruse nr 715/2007 põhjenduses 1 on märgitud, et „[s]eepärast on vaja ühtlustada mootorsõidukite tüübikinnitusele seoses heitmetega esitatavad tehnilised nõuded, et vältida nõuete erinevusi liikmesriigiti ning tagada keskkonnakaitse kõrge tase“. See põhjendus loob seega sõnaselgelt seose EÜ tüübikinnituse tehniliste eeskirjade ja keskkonnakaitse vahel.

53. Teisest küljest on liidu õigusnorm, millele Deutsche Umwelthilfe tugineb, see tähendab määruse nr 715/2007 artikli 5 lõige 2, liikmesriikides vahetult kohaldatav ja seda tuleb pidada *riigisiseste* keskkonnaõigusnormide osaks [16].

54. Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 isikulise kohaldamisala kohta on selles õigusnormis sätestatud, et „siseriiklike õigusaktide nõuetele vastavale üldsuse esindajale“ on tagatud selles sättes ette nähtud õigused. Selles osas nähtub eelotsusetaotlusest, et Deutsche Umwelthilfe on tunnustatud keskkonnakaitseühendus, kellel on kohtumenetlusõigusvõime vastavalt UmwRG §-le 3 ja kelle eesmärk on vastavalt tema põhikirjale aidata kaasa looduse ja keskkonna kaitsele

[15] Kohtujuristi kursiiv.

[16] Vt selle kohta Århusi konventsiooni vastavuskomitee 29. aprilli 2018. aasta järeldused ja soovitused (ACCC/C/2006/18, ECE/MP.PP/2008/5/Add.4, punkt 27), mille kohaselt tuleb Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 kontekstis liidu keskkonnaõigusnorme pidada liikmesriigi riigisisese õiguse osaks. Selle dokumendi prantsuskeelne versioon on kättesaadav järgmise lingi kaudu: https://unece.org/DAM/env/documents/2008/pp/mop3/ece_mp_pp_2008_5_add_4_f.pdf.

ning tarbijakaitsele keskkonna ja tervise kaitse osas, eelkõige teavitades ja nõustades tarbijaid. Järelikult vastab see ühendus liikmesriigi kohtutes keskkonna kaitseks kohtumenetlusõigusvõime omamise tingimustele.

55. Järelikult kuulub selline ühendus nagu Deutsche Umwelthilfe nii mõiste „üldsus“ alla Århusi konventsiooni artikli 2 lõike 4 tähenduses kui ka mõiste „asjaomane üldsus“ alla selle konventsiooni artikli 2 lõike 5 tähenduses. Viimati nimetatud sätte kohaselt käsitatakse aga keskkonnakaitset edendavaid vabaühendusi, mis vastavad riigisisese õiguse nõuetele, asjast huvitatud üldsusena.

56. Lõpuks soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas väljend „siseriiklike õigusaktide nõuded“ Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 tähenduses hõlmab üksnes nõudeid, mis puudutavad kaebeõigusega isikute ringi, kuna liikmesriigi seadusandja on määratlenud need nõuded UmwRG §-s 3 siduvalt. Minu arvates puudutab see väljend ka kaebuse eset ja need nõuded peavad olema kooskõlas liidu õigusega. Seda küsimust analüüsitakse järgnevalt.

2. Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 ulatus koostoimes harta artikli 47 esimese lõiguga

57. Euroopa Kohtu praktika kohaselt võivad Århusi konventsiooni artikli 9 lõikes 3 silmas peetud õiguskaitsevahenditele olla seatud „kriteeriumid“, millest tuleneb, et liikmesriigid võivad neile selleks jäetud kaalutlusõiguse raames sätestada menetlusnormid tingimuste kohta, mis peavad olema selliste õiguskaitsevahendite kasutamiseks täidetud[17]. Sellega seoses, nagu märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, oli 2017. aastal UmwRG muutmise eesmärk eelkõige kohandada seadust rahvusvahelise avaliku õiguse nõuetele, mis tulenevad Århusi konventsiooni artikli 9 lõikest 3.

58. Selle kohtu sõnul ei ole Deutsche Umwelthilfel riigisisese õiguse alusel kaebeõigust EÜ tüübikinnituse andmise haldusotsuse vaidlustamiseks[18]. Peale selle ei ole Århusi konventsiooni artikli 9 lõikel 3 iseenesest Euroopa Liidu õiguses vahetut õigusmõju[19]. Neil asjaoludel, kui riigisiseses õiguses ei ole tunnustatud keskkonnakaitseühendusele kaebeõigust ette nähtud, ei saa see säte üksi sellele ühendusele sellist õigust anda.

59. Eelotsusetaotluse esitanud kohus viitas oma eelotsusetaotluse põhjendamiseks siiski kohtuotsusele Protect. Käesoleval juhul seostab see kohtuotsus Århusi konventsiooni artikli 9 lõiget 3 harta artikliga 47 osas, mis puudutab keskkonnakaitseorganisatsioonide õigust pöörduda kohtusse[20]. Euroopa Kohtu arutluskäik selles kohtuotsuses näib mulle käesolevale kohtuasjale täiesti ülekantav järgmiselt.

60. Direktiivi 2007/46 artikli 3 punkti 5 kohaselt on „EÜ tüübikinnituse“ puhul tegemist menetlusega, millega *liikmesriik tõendab*, et sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku tüüp vastab asjakohastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele, mis sisalduvad nimetatud direktiivis ja selle IV või XI lisas loetletud õigustloovates aktides. Selles IV lisas peeti silmas määrust nr 715/2007, mille artikli 5 lõige 2 on siduv.

[17] 14. jaanuari 2021. aasta kohtuotsus Stichting Varkens in Nood jt (C-826/18, EU:C:2021:7, punkt 49 ning seal viidatud kohtupraktika).

[18] Vt käesoleva ettepaneku punktid 32–40.

[19] 20. detsembri 2017. aasta kohtuotsus Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, punkt 45 ja seal viidatud kohtupraktika).

[20] Vt harta artikli 47 ulatuse kohta Safjan, M., ja Düsterhaus, D., „A Union of Effective Judicial Protection: Addressing a Multi-level Challenge through the Lens of Article 47 CFREU“, *Yearbook of European Law*, 2014, 33. kd, nr 1, lk 3–40.

61. Seega, kui liikmesriik kehtestab Århusi konventsiooni artikli 9 lõikes 3 nimetatud õiguskaitsevahendite suhtes kohaldatavad menetlusnormid, mis käsitlevad keskkonnakaitseühendusele määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikest 2 tulenevate õiguste teostamist, et kontrollida riikide pädevate asutuste otsuseid seoses neile sellest sättest tulenevate kohustustega, siis rakendab see liikmesriik sellest sättest tulenevat kohustust ning teda tuleb seega käsitada nii, et ta kohaldab liidu õigust harta artikli 51 lõike 1 tähenduses; niisiis on harta kohaldatav [21].

62. Kuigi Århusi konventsiooni artikli 9 lõikel 3 iseenesest ei ole liidu õiguses vahetut õigusmõju, on siiski tõsi, et see säte koostoimes harta artikli 47 esimese lõiguga paneb liikmesriikidele kohustuse tagada liidu õigusega antud õiguste, muu hulgas keskkonnaõiguse sätetega antud õiguste tõhus kohtulik kaitse [22].

63. Århusi konventsiooni artikli 9 lõikes 3 ette nähtud kaebeõigus kaotaks aga oma kasuliku mõju või koguni sisu, kui tuleks tunnistada, et nende riigisiseses õiguses ette nähtud kriteeriumide seadmisega jäetakse teatud „üldsuse“ esindajate kategooriad, *a fortiori* sellised „asjast huvitatud üldsuse“ esindajad nagu Århusi konventsiooni artikli 2 lõikes 5 esitatud nõuetele vastavad keskkonnakaitseühendused, ilma igasugusest kaebeõigusest [23]. Neid ühendusi ei või jätta ilma võimalusest lasta kontrollida liidu keskkonnaõiguse normide järgimist, kuna sellised normid käsitlevad enamasti avalikku huvi – mitte ainult isikute kui selliste huvide kaitset – ja nimetatud ühenduste eesmärk on üldiste huvide kaitsmine [24].

64. Nimelt, kuigi sõnad „siseriiklike õigusaktide nõuded“ Århusi konventsiooni artikli 9 lõikes 3 tähendavad, et osalisriikidele jääb selle sätte rakendamisel kaalutlusõigus, ei võimalda need siiski osalisriikidel kehtestada selliseid kriteeriumeid, et keskkonnakaitseorganisatsioonidel oleks selles sättes silmas peetud akti või tegevusetust tegelikult võimatu vaidlustada [25].

65. Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlusest, et Deutsche Umwelthilfel ei ole kaebeõigust vaidlustamaks haldusakti, millega antakse EÜ tüübikinnitus, eelkõige põhjusel, et see tüübikinnitus kujutab endast „tooteluba“ ning et sellise loa puhul ei võimalda riigisisene õigus keskkonnakaitseühendusel, isegi kui see kuulub mõiste „asjaomane üldsus“ alla Århusi konventsiooni artikli 2 lõike 5 tähenduses, esitada liikmesriigi kohtule sõidukite EÜ tüübikinnituse andmise haldusotsuse peale kaebust. Jättes niiviisi keskkonnakaitseühendused ilma igasugusest kaebeõigusest sellise loaotsuse peale, läheb kõnealune riigisisene menetlusõigus vastuollu nõuetega, mis tulenevad Århusi konventsiooni artikli 9 lõikest 3 koostoimes harta artikli 47 esimese lõiguga [26].

66. Teisisõnu, määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kasulik mõju, mida analüüsitakse lähtuvalt põhiõigusest tõhusale kohtulikule kaitsele, kohustab tagama tunnustatud keskkonnakaitseühingutele õiguse vaidlustada haldusakti, millega antakse EÜ tüübikinnitus [27].

[21] Vt selle kohta kohtuotsus Protect (punkt 44 ja seal viidatud kohtupraktika).

[22] Vt selle kohta kohtuotsus Protect (punkt 45) ning 3. oktoobri 2019. aasta kohtuotsus Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland jt (C-197/18, EU:C:2019:824, punkt 33).

[23] Vt selle kohta kohtuotsus Protect (punkt 46) ning 3. oktoobri 2019. aasta kohtuotsus Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland jt (C-197/18, EU:C:2019:824, punkt 34).

[24] Vt selle kohta kohtuotsus Protect (punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika).

[25] Kohtuotsus Protect (punkt 48).

[26] Vt selle kohta kohtuotsus Protect (punkt 52).

[27] Vt selle kohta ka kohtujurist Sharpstoni ettepanek kohtuasjas Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, punkt 91).

67. Tuleb lisada, et kuigi hartaga tagatud vabadusi võib piirata, peavad vastavalt harta artikli 52 lõikele 1 kõik piirangud olema ette nähtud seadusega ning arvestama nimetatud õiguste ja vabaduste olemust. Pealegi, nagu nähtub sellest sättest, võib proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt piiranguid seada üksnes juhul, kui need on vajalikud ning vastavad tegelikult liidu poolt tunnustatud üldist huvi pakkuvatele eesmärkidele või kui on vaja kaitsta teiste isikute õigusi ja vabadusi [28]. Käesoleval juhul ei näe ma siiski, milline Euroopa Liidu tunnustatud üldise huvi eesmärk võiks õigustada seda, et keskkonnakaitseühendusel ei ole õigust pöörduda kohtusse, et vaidlustada sõidukite EÜ tüübikinnitust [29].

68. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul ei võimalda riigisisese õiguse isegi laiendav või analoogia alusel tõlgendamine anda keskkonnakaitseühendusele kaebeõigust EÜ tüübikinnituse andmise otsuse vaidlustamiseks. Märgin siiski, et see kohus mainib Verwaltungsgericht Berlini (Berliini halduskohus, Saksamaa) 18. aprilli 2018. aasta kohtuotsust, mis käsitleb teatavate üliraskeveokite nõuetekohase käitamise ja teatavate teiste üliraskeveokite katseetapi pikendamise loa õiguspärasust ning mille kohaselt annab VwGO § 42 lõike 2 teine lauseosa kaebeõiguse tunnustatud keskkonnakaitseühendusele, kes nõuab liidu keskkonnaõigusel põhinevate õigusnormide täitmist. Peale selle, nagu rõhutab KBA, väitis Deutsche Umwelthilfe põhikohtuasjas, et tema kaebeõigus tuleneb otse UmwRG § 1 lõike 1 esimese lause punktist 6 ja § 2 lõikest 1.

69. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on tõlgendada riigisisest menetlusõigust, milles sätestatakse kaebuse esitamise tingimused, niipalju kui võimalik kooskõlas nii Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 eesmärkidega kui ka nende õiguste tõhusa kohtuliku kaitse eesmärkidega, mis on liidu õigusega antud selleks, et võimaldada niisugusel keskkonnakaitseühendusel nagu Deutsche Umwelthilfe liikmesriigi kohtus vaidlustada otsust, mis võib olla liidu keskkonnaõigusega vastuolus [30].

70. Kui aga niisugune kooskõlaline tõlgendamine peaks osutuma võimatuks, siis tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et liikmesriigi kohus, kellele on antud ülesandeks kohaldada oma pädevuse raames liidu õigusnorme, peab tagama nende normide täieliku õigusmõju, jättes vajaduse korral omal algatusel kohaldamata liidu õigusega vastuolus oleva mis tahes riigisisese õigusnormi, isegi kui see on ajaliselt hilisem, ilma et ta peaks taotlema või ootama ära sellise õigusnormi eelnevat tühistamist seadusandlikul teel või muu põhiseadusliku menetluse kaudu [31].

71. Eelotsusetaotluse esitanud kohtul on tekkinud küsimus, kas Århusi konventsiooni artikli 9 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et arvestades seda, et otsuseid, millel on seos keskkonnaga, on palju, võiksid liikmesriigid jätta teatud haldusotsused, näiteks otsused tootelubade kohta, keskkonnakaitseühenduste algatatud kohtuliku kontrolli alt täielikult välja, mistõttu kaebuse esitamise võimalus piirdub teatud otsustega, millel on tõsised tagajärjed keskkonnale. Olen siiski arvamusel, et niisugusele lähenemisviisile ei leia konventsiooni sätetest ega Euroopa Kohtu praktikast mingit toetust. Igal juhul, nagu väidab Deutsche Umwelthilfe, võib EÜ tüübikinnituse andmise otsus puudutada suurt hulka sõidukeid ning seega ei saa seda pidada keskkonnakaitse seisukohast vähetähtsaks. Nagu on märgitud määruse nr 715/2007 põhjenduses 6, on diiselmootoriga sõidukite NOx heitkoguste oluline vähendamine eriti vajalik õhu kvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtustele vastamiseks.

28 3. veebruari 2021. aasta kohtuotsus Fussl Modestraße Mayr (C-555/19, EU:C:2021:89, punkt 84 ja seal viidatud kohtupraktika).

29 KBA väidab, et Saksamaa Liitvabariigi põhiseaduses on tehtud süsteemne valik subjektiivsete õiguste kaitse kasuks.

30 Vt selle kohta kohtuotsus Protect (punkt 54) ja 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Deutsche Umwelthilfe (C-752/18, EU:C:2019:1114, punkt 39).

31 Vt selle kohta kohtuotsus Protect (punkt 56).

72. Lisaks rõhutab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et erinevalt kohtuotsuse Protect aluseks olnud asjaoludest, mis puudutavad Austria õigust, on Saksa õiguse alusel keskkonnakaitseühendustel UmwRG raames võimalus lasta projektidele loa andmist kontrollida ning seega ei ole kaebeõigus ühenduste jaoks täielikult välistatud. Menetlusõigus ei sisalda seega kohtuliku kaitse osas lünka, mis oleks võrreldav selles kohtuotsuses tuvastatud lüngaga. Nagu märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, ei ole sellisel ühendusel nagu Deutsche Umwelthilfe siiski mingit võimalust pöörduda kohtusse, et vaidlustada EÜ tüübikinnituse andmise otsust. Seetõttu olen arvamusel, et kohtuotsuses Protect välja kujundatud kohtupraktika on täielikult kohaldatav selleks, et lasta kontrollida liidu keskkonnaõigusest tuleneva normi järgimist.

73. KBA ja Volkswagen väidavad, et *actio popularis* on Saksa menetlusõigussüsteemis võõras ja seega peab keskkonnakaitseühendus suutma saama alati tõendada, et tema õigusi on ametiasutuste tegevuse tõttu kahjustatud. Käesoleval juhul ei tulene Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 3 kohaldamisest koostoimes harta artikli 47 esimese lõiguga siiski *actio popularis*[32]. Õigus pöörduda kohtusse sellises asjas nagu põhikohtuasjas eeldab nimelt, et liikmesriigi õiguses on asjaomasele ühendusele antud kohtumenetlusõigusvõime, kuna liikmesriigi pädevad ametiasutused on tema põhikirja heaks kiitnud. Sellise ühenduse puhul on seega tagatud, et ta tegevus on tõsiseltvõetav ja pädev[33]. Kõnealuste ühenduste seaduslikult tunnustatud keskkonnahuvi alusel on nad keskkonnaõigust käsitlevate vahetult kohaldatavate sätete rikkumisest piisavalt puudutatud tuginemaks liikmesriigi kohtutes nendele sätetele[34].

74. Kõike eeltoodut arvestades teen ettepaneku vastata esimesele küsimusele, et Århusi konventsiooni artikli 9 lõiget 3 koostoimes harta artikli 47 esimese lõiguga tuleb tõlgendada nii, et tunnustatud keskkonnakaitseühendus, kellel on riigisisese õiguse alusel kohtumenetlusõigusvõime, peab saama liikmesriigi kohtus vaidlustada sõidukitele EÜ tüübikinnituse andmise haldusotsust, mis võib olla vastuolus määruse nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2, millega on keelatud – välja arvatud erandjuhtudel – kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust.

B. Teine eelotsuse küsimus

75. Teise küsimusega, mis on esitatud juhuks, kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseadme „vajalikkust“ mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks tuleb hinnata lähtuvalt asjaomaste sõidukite EÜ tüübikinnituse kuupäeval olemas oleva tehnoloogia tasemest ning kas peale selle „vajalikkuse“ tuleb arvesse võtta muid asjaolusid, mille tõttu võidakse selline katkestusseade tunnistada õiguspäraseks[35].

[32] Kohtujurist Sharpston märkis oma ettepanekus kohtuasjas Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, punkt 81), et Århusi konventsiooni koostajad otsustasid keskkonnaküsimustes üldistes huvides kaebuse (*actio popularis*) esitamist mitte võimaldada. Kohtujurist lisas, et nii toimides valisid nad õiglase kesktee, mis jääb maksimalistliku lähenemisviisi (*actio popularis*) ja minimalistliku lähenemisviisi (ainult otseselt huvitatud isikute õigus esitada individuaalselt kaebus) vahele.

[33] Nagu märkis kohtujurist Sharpston oma ettepanekus kohtuasjas Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, punkt 74), peab keskkonnaorganisatsioonidel, kes edendavad keskkonnakaitset ja vastavad objektiivselt põhjendatud, läbipaistvatele ning mittediskrimineerivatele nõuetele, mis hõlbustavad võimalust pöörduda liikmesriigi kohtusse, olema õigus tugineda Århusi konventsiooni artikli 9 lõikele 3.

[34] Vt selle kohta kohtujurist Kokott'i ettepanek kohtuasjas Lesoochranárske zoskupenie VLK (C-243/15, EU:C:2016:491, punkt 49).

[35] Oma teises küsimuses mainib eelotsusetaotluse esitanud kohus „katkestusseadmeid“. Kuna põhikohtuasjas on küsimus ainult temperatuurivahemikus, viitan vaid sellele katkestusseadmele.

76. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 kohaselt on keelatud kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust. Sellel keelul on siiski kolm erandit, mille hulgas on selle lõike punktis a sätestatud erand, st et „seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks“.

77. Kõigepealt märgin, et eelotsusetaotluse esitanud kohus lähtub oma küsimuses eeldusest, et temperatuurivahemik kujutab endast „katkestusseadet“ määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 tähenduses. Kohtuotsuses CLCV otsustas Euroopa Kohus, et niisugune „katkestusseade“ 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 [36].

78. Euroopa Kohus võttis samuti seisukoha, et nimetatud määruse artikli 5 lõike 2 punktis a sätestatud keeld kaotaks oma sisu ja jääks ilma igasugusest soovitavast toimest, kui tootjatel oleks lubatud varustada sõiduautod katkestusseadmetega üksnes selleks, et kaitsta mootorit määrdumise ja vananemise eest [37]. See kohtupraktika on tehtud ümberlülitusloogika liidu õigusele vastavuse kontrollimise raames.

79. Kohtuotsustes C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, ja C-145/20, Porsche Inter Auto ja Volkswagen, omakorda käsitletakse samasugust temperatuurivahemikku nagu see, mille kohta on esitatud käesolev küsimus. Nendes kolmes kohtuasjas esitatud tehtud ühises ettepanekus [38], mille ma esitasin 23. septembril 2021, soovitasin Euroopa Kohtul asuda seisukohale, et määruse nr 715/2007 artikli 3 punkti 10 koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 1 tuleb tõlgendada nii, et seade, mis mootorsõiduki tegelikes sõidutingimustes tagab heitgaasitagastuse täielikult ainult siis, kui välistemperatuur jääb vahemikku 15–33 °C ja liigeldakse kõrgusel alla 1000 meetri, samas kui väljaspool seda temperatuurivahemikku väheneb heitgaasitagastuse määr temperatuuril 10 °C ja üle 1000 meetri kõrgusel 250 meetri jooksul lineaarselt nullini – mille tagajärg on see, et NOx heitkogused suurenevad üle selles määruses kindlaks määratud piirväärtuste –, kujutab endast katkestusseadet [39]. Need kaalutlused on ülekantavad käesolevale kohtuasjale.

80. Teise küsimuse punktiga a soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas katkestusseadme „vajalikkust“ mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks tuleb hinnata selle järgi, mis on asjaomaste sõidukite EÜ tüübikinnituse andmise kuupäeval tehniliselt teostatav.

81. Olen selle kohtuga nõus, et sellele küsimusele vastamiseks tuleb lähtuda EÜ tüübikinnituse andmise kuupäevast. Nimelt puudutab see uusi sõidukeid, mis peavad vastama tüübikinnituse andmise ajal kehtivatele õigusaktidele, sealhulgas direktiivi 2007/46 IV lisas osutatud õigusnormidele, mis hõlmavad määrust nr 715/2007.

[36] Kohtuotsus CLCV (punkt 102).

[37] Kohtuotsus CLCV (punkt 113).

[38] Ettepanek kohtuasjades GSMB Invest, Volkswagen ja Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758).

[39] Viidatud ettepaneku punkt 104.

82. Tüübikinnituse tehniliste nõuete kohta leidsin ma oma ettepanekus kohtuasjades C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, ja C-145/20, Porsche Inter Auto ja Volkswagen, et määruses nr 715/2007 ei ole ühtegi sätet, mis nõuaks, et EÜ tüübikinnituse saamiseks tuleb kasutada konkreetset tehnoloogiat [40]. Teisisõnu, nagu väidab Volkswagen, on see määrus, nagu ka direktiiv 2007/46, koostatud tehnoloogilisest vaatevinklist neutraalselt.

83. Meenutasin ka, et nimetatud määruse põhjenduse 7 kohaselt on „heitkoguste normide kehtestamisel […] oluline võtta arvesse nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtetel tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis väljendub uuenduste ergutamises, õhu kvaliteedi paranemises, tervishoiukulude vähenemises ja keskmise eluea pikenemises, samuti üldises mõjus süsinikdioksiidi heitmetele“. Järelikult on liidu seadusandja saasteainete heitkoguste piirväärtusi kindlaks määrates autotootjate huve juba arvesse võtnud. Nende tehniliste piirväärtuste järgimiseks vajalike tehniliste vahendite kohandamine ja kasutamine on seega autotootjate ülesanne, ilma et kasutatav tehnoloogia peaks *tingimata olema parim võimalik või oleks peale sunnitud* [41]. Sellega seoses, nagu rõhutab KBA, võib olla piisav, kui kasutatakse turul levinud kaasaegset tehnoloogiat, tingimusel et see vastab EÜ tüübikinnituse nõuetele.

84. Lisasin, et kui katkestusseade oleks selle määruse artikli 5 lõike 2 punkti a alusel lubatud ainult sel põhjusel, et näiteks uuringukulud on kõrged, tehniline seade on kulukas või sõidukit tuleb sagedamini hooldada ja see on kasutaja jaoks kallim, võtaks see sellelt määruselt selle sisu [42].

85. Ka need kaalutlused on minu arvates käesolevale kohtuasjale ülekantavad. Selles osas nõustun eelotsusetaotluse esitanud kohtuga, kui ta väidab, et mis tahes erand määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 alusel tuleks põhimõtteliselt välistada, kui tootja projekteerib finantskaalutlustel mootoreid nii, et tõhusa saastekontrollisüsteemi ohutus mootori jaoks ei ole tavapärastes töötingimustes tagatud ja see tehnika on seetõttu enamjaolt deaktiveeritud.

86. Katkestusseade on „vajalik“ vaid siis, kui ükski muu lahendus ei võimalda vältida vahetuid kahju tekkimise riske, mis tekitavad sõiduki juhtimisel konkreetse ohu [43].

87. Lisaks soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus oma teise küsimuse punktis b teada, kas lisaks tehnoloogia tasemele tuleb arvesse võtta muid asjaolusid, mille tõttu võidakse selline katkestusseade tunnistada õiguspäraseks, olgugi et üksnes tehnika taseme põhjal asjaomase kuupäeva seisuga otsustades ei oleks katkestusseadme kasutamine määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses „vajalik“.

88. Selle kohta tuleneb mõiste „vajalikkus“ kohta kohtuotsusest CLCV, et kuna nimetatud artikli 5 lõike 2 punkt a kujutab endast erandit niisuguste katkestusseadmete kasutamise keelust, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust, tuleb seda *tõlgendada kitsalt* [44].

[40] Viidatud ettepaneku punkt 129.

[41] Ettepanek kohtuasjades GSMB Invest, Volkswagen ja Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758, punkt 129).

[42] Ettepanek kohtuasjades GSMB Invest, Volkswagen ja Porsche Inter Auto ja Volkswagen (C-128/20, C-134/20 ja C-145/20, EU:C:2021:758, punkt 130).

[43] Vt selle kohta kohtuotsus CLCV (punkt 114).

[44] Kohtuotsus CLCV (punkt 112).

89. Neil asjaoludel, kuna käesoleval juhul kõne all olev katkestusseade ei ole „vajalik“, nagu märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus oma teise küsimuse punktis b[45], ei ole minu arvates muid asjaolusid, mille tõttu võidakse katkestusseade tunnistada õiguspäraseks. Nimelt, kuna kaks ülejäänud erandit, mis on ette nähtud vastavalt määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punktides b ja c, ei ole põhikohtuasjas kohaldatavad, ei näe see määrus ette täiendavat alust katkestusseadme lubamiseks.

90. Seetõttu teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata teisele küsimusele, et määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseadme „vajalikkust“ mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks ei tule hinnata lähtuvalt EÜ tüübikinnituse kuupäeval olemas oleva tehnoloogia tasemest ning katkestusseadme õiguspärasuse kontrollimiseks ei tule arvesse võtta muid asjaolusid peale selle „vajalikkuse“.

V. Ettepanek

91. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgerichti (Schleswig-Holsteini halduskohus, Saksamaa) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Keskkonnainfo kättesaadavuse ja keskkonnaasjade otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise konventsiooni, millele kirjutati alla 25. juunil 1998 Århusis ning mis kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 17. veebruari 2005. aasta otsusega 2005/370/EÜ, artikli 9 lõiget 3 koostoimes Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikliga 47 tuleb tõlgendada nii, et tunnustatud keskkonnakaitseühendus, kellel on riigisisese õiguse alusel kohtumenetlusõigusvõime, peab saama liikmesriigi kohtus vaidlustada sõidukitele EÜ tüübikinnituse andmise haldusotsuse, mis võib olla vastuolus 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 5 lõikega 2, millega on keelatud – välja arvatud erandjuhtudel – kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust.

2. Määruse nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et katkestusseadme „vajalikkust“ mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks ei tule hinnata lähtuvalt EÜ tüübikinnituse kuupäeval olemas oleva tehnoloogia tasemest ning katkestusseadme õiguspärasuse kontrollimiseks ei tule arvesse võtta muid asjaolusid peale selle „vajalikkuse“.

[45] Tegemist on faktiliste asjaolude hindamisega, mis on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne.