



Kohtuotsus liidetud kohtuasjades
C-177/19 P Saksamaa – Ville de Paris jt vs. komisjon,
C-178/19 P Ungari – Ville de Paris jt vs. komisjon
ja C-179/19 P komisjon vs. Ville de Paris jt

Euroopa Kohus tühistas Üldkohtu otsuse, millega Üldkohus osaliselt tühistas komisjoni määruse, millega olid kehtestatud uute väikeste sõidukite tegelikus liikluses katsete käigus tekkivate heitkoguste piirmäärad

Kuna määrus ei puudutanud Pariisi, Brüsseli ega Madridi linna otseselt, tuleb nende hagid selle määruse tühistamise nõudes jätta vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata

Direktiivi 2007/46¹ vastuvõtmisega kehtestas liidu seadusandja mootorsõidukite tüübikinnituse ühtlustatud raamistiku, et hõlbustada nende registreerimist, müüki ja kasutusele võtmist liidus. Dieselgate'i skandaali kontekstis kehtestas Euroopa Komisjon tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (edaspidi „RDE“) katsemenetluse² väikeste sõiduautode ja kommertsveokite jaoks, mis olid saanud kehtivate õigusaktide kohase tüübikinnituse³, et paremini kajastada teel mõõdetud heitkoguseid. Seejärel täiendati RDE katsete kohta antud juhiseid komisjoni määrusega 2016/646⁴, mis kehtestab lämmastikoksiidide heitkoguste piirmäärad, mida nende katsete käigus ei või ületada (edaspidi „vaidlusalune määrus“).

Ville de Paris, Ville de Bruxelles ja Ayuntamiento de Madrid (edaspidi „hagejaks olevad linnad“) esitasid igaüks oma hagi vaidlusaluse määruse tühistamise nõudes, kuna see takistas neil kehtestada väikestele sõiduautodele saasteklassil põhinevaid liikluspiiranguid. Komisjon esitas eespool nimetatud hagide kohta vastuvõetamatuse väited, mille kohaselt vaidlusalune määrus ei puuduta hagejaks olevaid linnu otseselt ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses.

Üldkohus siiski rahuldas need hagid osaliselt, kuna ta leidis, et vaidlusalune määrus puudutab hagejaks olevaid linnu otseselt⁵. Täpsemalt andis Üldkohus, kes tõlgendas direktiivi 2007/46⁶ vaidlusaluse määruse kontekstis, hinnangu, et viimasena nimetatud õigusakti tuleb pidada üldkohaldatavaks aktiks, mis ei vaja rakendusmeetmeid ja mõjutab otseselt nende linnade õigustloova pädevuse teostamist sõidukiliikluse reguleerimise valdkonnas.

Euroopa Kohus – lahendades apellatsioonkaebusi, mille olid esitanud Saksamaa Liitvabariik (kohtuasi C-177/19 P), Ungari (kohtuasi C-178/19 P) ja komisjon (kohtuasi C-179/19 P) – tühistas Üldkohtu otsuse, täpsustades selle raames mõistet „otseselt puudutatud isik“, mis on liikmesriigi piirkondliku üksuse poolt Euroopa Liidu õigusakti peale esitatud tühistamishagi vastuvõetavuse tingimus.

Euroopa Kohtu hinnang

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1).

² Komisjoni 10. märtsi 2016. aasta määrus (EL) nr 2016/427, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitmetega (ELT 2016, L 82, lk 1).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2007, L 171, lk 1).

⁴ Komisjoni 20. aprilli 2016. aasta määrus (EL) nr 2016/646, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitega (ELT 2016, L 109, lk 1).

⁵ 13. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Ville de Paris, Ville de Bruxelles ja Ayuntamiento de Madrid vs. komisjon, T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 (vt ka [pressiteade nr 198/18](#)).

⁶ Direktiivi 2007/46 artikli 4 lõige 3.

Euroopa Kohus märkis kõigepealt, et juriidilise isiku staatusega piirkondlik või kohalik üksus võib nagu iga füüsiline või juriidiline isik esitada hagi liidu õigusakti peale üksnes juhul, kui ta kuulub mõne ELTL artikli 263 neljandas lõigus⁷ ette nähtud juhtumi alla, mis kõik nõuavad, et osutatud õigusakt puudutaks asjaomast isikut või üksust otseselt. Selleks, et vaidlusalune õigusakt puudutaks riigisisest piirkondlikku üksust otseselt, peavad olema täidetud kaks kumulatiivset tingimust. Esiteks **peab vaidlustatud meede avaldama otsest mõju nende üksuste õiguslikule olukorrale** ja teiseks ei tohi see jätta akti rakendama kohustatud adressaatidele mingit kaalutusõigust.

Seejärel kontrollis Euroopa Kohus, kas direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teine lõik, mille kohaselt „[l]iikmesriigid ei keela, piira ega takista sõidukite, osade või eraldi seadmetike registreerimist, müüki, kasutuselevõtmist või teel liiklemist [...], kui need vastavad direktiivi nõuetele“, tõepoolest takistab hagejaks olevatel linnadel teostada oma pädevust reguleerida väikeste sõiduautode liiklust, et vähendada reostust, ning kas seega tuleb selle sätte ja vaidlusaluse määruse omavahelist suhet arvestades asuda seisukohale, et see määrus puudutab neid linnu otseselt. Seda silmas pidades tõlgendas Euroopa Kohus vaidlusalust sätet, arvestades selle sõnastust ja konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärgi, mille osa see säte on, samuti sätte tekkeloost tähtsust omavaid asjaolusid.

Seoses direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teise lõigu sõnastusega ja eelkõige selles ette nähtud keeluga piirata teatavate sõidukite „teel liiklemist“ täpsustas Euroopa Kohus, et selles sättes ei ole viidatud ainuüksi sõidukiliiklusele liikmesriigi territooriumil, vaid ka muule tegevusele nagu sõidukite registreerimine, müük ja kasutusele võtmine. Sellised piirangud toovad kaasa sõidukite turulepääsu üldise takistuse.

Mis puudutab selle sätte konteksti, siis tõi Euroopa Kohus esile, et direktiiviga 2007/46 **liikmesriikidele pandud kohustused puudutavad mootorsõidukite turuleviimist, mitte nende hilisemat liiklust**. Ta sedastas ühtlasi, et kui selle direktiivi artikli 4 lõike 3 teises lõigus on sätestatud negatiivne kohustus, mis takistab liikmesriikidel keelata, piirata või takistada direktiivi nõuetele vastavate sõidukite teel liiklemist, siis esimeses lõigus on ette nähtud positiivne kohustus, mis võimaldab liikmesriikidel neid sõidukeid registreerida ning lubada nende müüki ja kasutusele võtmist, mainimata teel liiklemist. Seega, erinevalt tõlgendusest, millest lähtus Üldkohus, ei saa negatiivse kohustuse ulatus olla palju laiem positiivse kohustuse ulatusest, kuna nende kahe lõigu sõnastus on teineteist täiendav. Lõpetuseks täheldas Euroopa Kohus, et hagejaks olevatel linnadel ei ole pädevust sõidukite tüübikinnituse valdkonnas.

Mis puudutab direktiiviga 2007/46 taotletavat eesmärki, siis selleks on uute sõidukite tüübikinnituse ühtse menetluse kehtestamine ja selle järelmina siseturu rajamine ning toimimine, soovides tagada liiklusohutuse kõrget taset, mille kindlustab eelkõige sõidukite ehitust käsitlevate tehniliste nõuete täielik ühtlustamine.

Lisaks ilmneb direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teise lõigu tekkeloost, et teatavate sõidukite „teel liiklemise“ takistamise keelu eesmärk ei olnud mitte laiendada sõidukite tüübikinnitust käsitlevate õigusnormide kohaldamisala, vaid üksnes vältida seda, et liikmesriigid hiiliksid kõrvale selliste sõidukite turulepääsu takistamise keelust, mis vastavad kehtivate õigusaktide nõuetele.

Euroopa Kohus leidis seega, et **Üldkohtu tõlgendus annab direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teisele lõigule laia ulatuse, et põhjendada järeldust, et see säte takistab kehtestamast teatud kohalikke liikluspiiranguid, mille eesmärk on eelkõige kaitsta keskkonda**. Selline tõlgendus ei ole kooskõlas selle sätte kontekstiga ega selle õigusakti eesmärkidega, mille osaks see säte on, ega ka eespool nimetatud sätte tekkelooga.

Euroopa Kohus järeldas seega, et **Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta leidis, et vaidlusalune määrus puudutab hagejaks olevaid linnu otseselt** ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses.

⁷ ELTL artikli 263 neljas lõik sätestab, et „[i]ga füüsiline või juriidiline isik võib esimeses ja teises lõigus sätestatud tingimustel esitada hagi temale adresseeritud või teda otseselt ja isiklikult puudutava akti vastu ning halduse üldakti vastu, mis puudutab teda otseselt ega sisalda rakendusmeetmeid“.

Vastuseks hagejaks olevate linnade murele, et mõne liikmesriigi vastu, kuhu nad kuuluvad, võidakse vaidlusaluse määruse rikkumise tõttu esitada liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi, rõhutas Euroopa Kohus, et **kui võetakse vastu õigusaktid, mis piiravad teatavate sõidukite kohalikku liiklust keskkonnakaitse eesmärgil, ei saa see rikkuda keeldu, mis on kehtestatud vaidlusaluse määrusega**, mistõttu see määrus ei saa otseselt mõjutada liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi esitamise võimalust.

Eeltoodut arvestades **tühistas** Euroopa Kohus **vaidlustatud kohtuotsuse ja** leides, et menetlusstaadium lubab teha lõpliku kohtuotsuse, lahendas ta kohtuasja, otsustades **jätta hagejaks olevate linnade esitatud tühistamishagid vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata.**

Meeldetuletus: Euroopa Kohtule võib esitada õigusküsimustega piirduva apellatsioonkaebuse Üldkohtu otsuse või määruse peale. Üldjuhul ei ole apellatsioonkaebusel peatavat toimet. Kui apellatsioonkaebus on vastuvõetav ja põhjendatud, tühistab Euroopa Kohus Üldkohtu lahendi. Kui menetlusstaadium seda lubab, võib Euroopa Kohus teha ise asja suhtes lõpliku kohtuotsuse. Vastasel juhul suunab ta asja tagasi Üldkohtusse, kes on seotud Euroopa Kohtu poolt apellatsioonimenetluses tehtud otsusega.

Ajakirjandusele mõeldud mitteametlik dokument, mis ei ole Euroopa Kohtule siduv.

Otsuse [terviktekst](#) on CURIA veebileheküljel alates selle kuulutamise päevast.

Täiendavat teavet annab Gitte Stadler, ☎ (+352) 4303 3127

Kohtuotsuse kuulutamisest saab pildisalvestisi „[Europe by Satellite](#)“ kaudu ☎ (+32) 2 2964106