



## PRESSITEADE nr 176/22

Luxembourg, 8. november 2022

Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-873/19 | Deutsche Umwelthilfe (mootorsõidukite tüübikinnitus)

### Tunnustatud keskkonnakaitseühendustel peab olema võimalik kohtus vaidlustada selliste sõidukite EÜ tüübikinnitus, mis on varustatud „katkestusseadmetega“, mis võivad olla keelatud

*Tarkvara, millega on varustatud diiselsõidukid ja mis vähendab saastekontrollisüsteemi tõhusust tavapärase temperatuuri juures ja suurema osa aasta vältel, kujutab endast keelatud katkestusseadet*

Keskkonnakaitseühendus Deutsche Umwelthilfe, kellel on vastavalt Saksa õigusnormidele õigus pöörduda kohtusse, vaidlustab Schleswig-Holsteini halduskohtus Saksa föderaalset mootorsõidukiameti otsust, millega anti Volkswageni<sup>1</sup> teatud sõidukite jaoks luba kasutada tarkvara, mis vähendab heitgaasitagastust olenevalt välistemperatuurist.

Selle tarkvaraga luuakse temperatuurivahemik, mille kohaselt on heitgaasitagastuse määr 0%, kui välistemperatuur on alla -9° C, 85%, kui see on -9 kuni 11° C, ning alates 11° C ülespoole suureneb see nii, et saavutab 100% toimimise alles siis, kui välistemperatuur on kõrgem kui 15° C. Seega väheneb heitgaasitagastus 85%-ni, kui temperatuur jõuab Saksamaa keskmise õhutemperatuurini, mis 2018. aastal oli 10,4° C.

Deutsche Umwelthilfe hinnangul on selline temperatuurivahemik katkestusseade, mis on liidu õiguse kohaselt keelatud.

Saksamaa Liitvabariik, kelle vastu kaebus on esitatud, väidab, et Deutsche Umwelthilfel ei ole kaebeõigust, et vaidlustada vaidlusalune otsus, millega muudeti EÜ tüübikinnitust, mistõttu on tema kaebus vastuvõetamatu. Lisaks on kõnealune temperatuurivahemik tema hinnangul liidu õigusega kooskõlas.

Kuna Schleswig-Holsteini halduskohtul tekkis nende kahe aspekti suhtes kahtlusi, palus ta Euroopa Kohtul tõlgendada esiteks keskkonnainfo kättesaadavuse ja keskkonnaasjade otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise Århusi konventsiooni koostoimes Euroopa Liidu põhiõiguste hartaga (edaspidi „harta“) ja teiseks määrust nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust.

Tänases kohtuotsuses vastab Euroopa Kohus **esimesena**, et **Århusi konventsiooni koostoimes hartaga** tuleb tõlgendada nii, et **sellega on vastuolus, kui keskkonnakaitseühendus, kellel on riigisese õiguse alusel õigus pöörduda kohtusse, ei saa liikmesriigi kohtus vaidlustada haldusotsust EÜ tüübikinnituse andmise või muutmise kohta, mis võib olla vastuolus keeluga kasutada katkestusseadmeid**, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust.

Århusi konventsioon koostoimes hartaga paneb nimelt liikmesriikidele kohustuse tagada tõhus kohtulik kaitse ja keelab neil jätta selliseid ühendusi ilma võimalusest lasta kontrollida liidu teatud keskkonnaõigusnormide järgimist.

<sup>1</sup> Tegemist oli sõidukimudeliga VW Golf Plus TDI, mis oli varustatud Euro 5 põlvkonna EA 189 tüüpi diiselmootoriga.

**Teisena**, mis puudutab kõnealust temperatuurivahemikku, siis tuleb Euroopa Kohus meelde, et ta on identse temperatuurivahemiku<sup>2</sup> kohta juba leidnud, et **seade, mis tagab selles määruses ette nähtud heitkoguste piirnormide järgimise üksnes siis, kui välistemperatuur on vahemikus 15–33° C** ja liikumine toimub madalamal kui 1000 meetrit merepinnast, **kujutab endast „katkestusseadet“**.

Määruse nr 715/2007 kohaselt on keelatud kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust. Nagu Euroopa Kohus on juba leidnud, **võib katkestusseade siiski erandkorras olla põhjendatud, kui on tõendatud, et seade vastab kitsalt vajadusele vältida heitgaasi tagastussüsteemi mõne detaili toimimise häirete tõttu vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis on nii tõsised, et tekitavad konkreetse ohu selle seadmega varustatud sõidukiga sõitmisel**. Kõnealusel juhul on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne kontrollida, kas see on nii.

Lisaks, nagu Euroopa Kohus on samuti juba leidnud, on katkestusseadme kasutamine **„vajalik“ üksnes juhul, kui sellele seadmele või sellega varustatud sõidukile EÜ tüübikinnituse andmise ajal ei võimalda ükski muu tehniline lahendus vältida vahetuid riske mootorile kahju või õnnetusjuhtumi näol, mis tekitavad sõidukiga sõitmisel konkreetse ohu**.

Igal juhul tuleb Euroopa Kohus meelde, et isegi kui eespool kirjeldatud vajadus esineks, **on katkestusseade keelatud, kui see peaks tavapärasel liiklustingimustel toimima suurema osa aasta vältel**. Niisugune seadme lubamine võiks nimelt kaasa tuua selle, et erandit kohaldatakse sagedamini kui keeldu, ja kahjustaks seega ebaoproportsionaalselt lämmastikoksiidi (NO<sub>x</sub>) heitkoguste piiramise põhimõtet kui sellist.

**MÄRKUS:** Eelotsusetaotlus võimaldab liikmesriikide kohtutel taotleda kohtuvaidluste lahendamisel Euroopa Kohtult liidu õiguse tõlgendamist või liidu õigusakti kehtivuse üle otsustamist. Euroopa Kohus ei lahenda riigisisest kohtuvaidlust. Kohtuasja lahendamine kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega on liikmesriigi kohtu ülesanne. Euroopa Kohtu otsus on ühtlasi siduv ka teiste liikmesriikide kohtutele, kes lahendavad sarnast probleemi.

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

Kohtuotsuse [terviktekst](#) ja [kokkuvõte](#) on CURIA veebileheküljel alates selle kuulutamise päevast.

Täiendavat teavet annab Marta Osleja, ☎ (+352) 4303 6005.

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

Hoiame ühendust!



<sup>2</sup> Euroopa Kohtu 14. juuli 2022. aasta otsused GSMB Invest, [C-128/20](#), Volkswagen, [C-134/20](#), ning Porsche Inter Auto ja Volkswagen, [C-145/20](#) (vt ka [pressiteade nr 124/22](#)).