Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
PAOLO MENGOZZI
esitatud 11. aprillil 2018[1]

Kohtuasi C-668/16

Euroopa Komisjon
versus

Saksamaa Liitvabariik

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – Direktiiv 2007/46/EÜ – Riigisiseste ametiasutuste vastutus – Sõidukite tehnilistele nõuetele vastavuse kontrollimise kord – Mittevastavuse ja ohutusriski kaalumine – Tootja kohustused – Karistused – Direktiiv 2006/40/EÜ – Mootorsõidukite kliimaseadmetest pärit heitkoguste piirnormid – Direktiivi eiramine

1. Käesolevas kohtuasjas on Euroopa Komisjon esitanud Euroopa Kohtule ELTL artikli 258 teise lõigu alusel hagi, milles ta palub tuvastada, et Saksamaa Liitvabariik on rikkunud kohustusi, mis tulenevad sõidukitele tüübikinnituse andmise ühtlustatud süsteemi teatavatest konkreetsetest sätetest ning täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta[2] (edaspidi „raamdirektiiv“), artiklitest 12, 30 ja 46. Lisaks väidab komisjon, et Saksamaa Liitvabariik käitus viisil, millega ta eiras Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. mai 2006. aasta direktiivi 2006/40/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite kliimaseadmetest pärit heitkoguseid ja millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ[3] (edaspidi „kliimaseadmete direktiiv“).

2. Konkreetselt eeldab käesolev hagi, et Euroopa Kohus teeks otsuse kaalutlusruumi kohta, mis on liikmesriikidel raamdirektiiviga ette nähtud sõidukite nõuetele vastavuse järelkontrolli küsimuses; karistuste kohta, mis liikmesriigid on kohustatud määrama tootjale, kes on oma kohustusi rikkunud; ning raamdirektiivis kasutatud mõiste „sõidukitüüp“ ulatuse kohta.

I. Õiguslik raamistik

A. Kliimaseadmete direktiiv

3. Kliimaseadmete direktiivi artikli 5 lõikes 4 on sätestatud: „Alates 1. jaanuarist 2011 ei anna liikmesriigid EÜ tüübikinnitust või siseriiklikku tüübikinnitust enam sõidukitüübile, mis on varustatud kliimaseadmega, mis sisaldab fluoritud kasvuhoonegaase, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150.“

1 Algkeel: itaalia.

2 ELT 2007, L 263, lk 1. Varem on Euroopa Kohus tõlgendanud ainult raamdirektiivi artikli 4 lõiget 3, hinnates liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi põhjendatust. Vt 20. märtsi 2014. aasta kohtuotsused komisjon *vs*. Poola (C-639/11, EU:C:2014:173) ja komisjon *vs*. Leedu (C-61/12, EU:C:2014:172).

3 ELT 2006, L 161, lk 15.

B. Raamdirektiiv

4. Raamdirektiivi põhjenduses 3 on märgitud: „Süsteemidele, osadele, eraldi seadmestikele ja sõidukitele kohaldatavad tehnilised nõuded tuleks õigustloovates aktides ühtlustada ja täpsustada. Õigustloovate aktidega tuleks eelkõige püüda tagada liiklusohutuse kõrge tase, tervise- ja keskkonnakaitse, energiatõhusus ning kaitse omavolilise kasutamise eest.“ Raamdirektiivi põhjenduse 14 esimeses lauses on lisaks selgitatud: „Sõidukite tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide peamine eesmärk on tagada, et turule viidavad uued sõidukid, osad ja eraldi seadmestikud tagaksid kõrge ohutuse ja keskkonnakaitse taseme.“ Sama direktiivi põhjendus 17 on sõnastatud järgmiselt: „Käesolev direktiiv sisaldab tervet rida konkreetseid ohutusnõudeid Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. detsembri 2001. aasta direktiivi 2001/95/EÜ üldise tooteohutuse kohta artikli 1 lõike 2 tähenduses (edaspidi „direktiiv 2001/95“). Seega on oluline näha ette sätted, mis tagavad, et juhul kui sõiduk kujutab endast käesoleva direktiivi või IV lisas loetletud õigustloovate aktide rakendamisest tulenevalt tarbijatele tõsist ohtu, rakendab tootja tõhusaid kaitsemeetmeid, sealhulgas sõidukite turult tagasikutsumine. […].“

5. Artikli 3 punktis 17 on mõistet „sõidukitüüp“ määratletud järgmiselt: „konkreetsesse kategooriasse kuuluvad sõidukid, mis ei erine üksteisest vähemalt nendes olulistes aspektides, mis on kindlaks määratud II lisa B osas. Sõidukitüüp võib sisaldada variante ja versioone, nagu on määratletud II lisa B osas“.

6. Artikli 4 lõikes 1 on nähtud ette: „Liikmesriigid tagavad, et tüübikinnitust taotlevad tootjad täidavad oma käesolevast direktiivist tulenevaid kohustusi“, seejärel vastavalt lõigetes 2 ja 3, et „[l]iikmesriigid annavad tüübikinnituse vaid sellistele sõidukitele, süsteemidele, osadele või eraldi seadmestikele, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele“ ning et „[l]iikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, osasid ja eraldi seadmistikke, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele“.

7. Artiklis 6, mis käsitleb sõidukite EÜ tüübikinnitusmenetluste korda, on lõikes 6 sätestatud: „Tootja esitab taotluse tüübikinnitusasutusele. Ühe konkreetse sõidukitüübi kohta võib esitada ainult ühe taotluse ja selle võib esitada ainult ühele liikmesriigile.“

8. Artiklis 12, mis käsitleb toodangu vastavuse kontrollimise korda, on artiklis 1 ette nähtud: „EÜ tüübikinnitust andev liikmesriik võtab vastavalt X lisale tarvitusele vajalikud abinõud kontrollimaks, vajadusel koostöös teiste liikmesriikide tüübikinnitusasutustega, et on võetud piisavad meetmed toodetavate sõidukite, süsteemide, osade või eraldi seadmestike kinnitatud tüübile vastavuse tagamiseks.“ Sama artikli lõikes 3 on sätestatud: „Kui EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriik tuvastab, et lõikes 1 osutatud meetmeid ei rakendata, et need erinevad oluliselt kokkulepitud meetmetest ja kontrollikavadest või nende rakendamine on lõppenud, kuigi tootmist ei ole lõpetatud, võtab kõnealune liikmesriik kasutusele vajalikud abinõud (sealhulgas tüübikinnituse tühistamine), et tagada toodangu vastavuse menetluse nõuetekohane järgimine.“

9. Artikli 17 lõige 1 näeb ette: „Sõiduki EÜ tüübikinnituse kehtivus lõpeb järgmistel juhtudel:

[…]

b) tüübikinnituse saanud sõiduki tootmine lõpetatakse lõplikult ja vabatahtlikult;

[…].“

10. Artikli 29 lõike 1 esimeses lauses on sätestatud: „Kui liikmesriik leiab, et uued sõidukid, süsteemid, osad või eraldi seadmestikud, mis vastavad küll kohaldatavatele nõuetele või on nõuetekohaselt tähistatud, kujutavad endast tõsist ohtu liiklusohutusele, keskkonnale või rahvatervisele, siis võib nimetatud liikmesriik maksimaalselt kuueks kuuks keelata selliste sõidukite registreerimise või selliste sõidukite, osade või eraldi seadmestike müügi või kasutuselevõtmise oma territooriumil."

11. Artikli 30 lõikes 1 on nähtud ette: „Kui EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriik leiab, et uued sõidukid, süsteemid, osad või eraldi seadmestikud, millel on olemas vastavustunnistus või millele on kantud tüübikinnitusmärk, ei vasta kinnitatud tüübile, võtab liikmesriik vajalikud meetmed (sealhulgas vajaduse korral tüübikinnituse tühistamine), et tagada toodetavate sõidukite, süsteemide, osade või eraldi seadmestike vastavusseviimine kinnitatud tüübiga. Nimetatud liikmesriigi tüübikinnitusasutus teavitab võetud meetmetest teiste liikmesriikide tüübikinnitusasutusi."

12. Artikkel 32 sätestab:

„1. Kui sõiduki EÜ tüübikinnituse saanud tootja on kohustatud vastavalt õigustloova akti või direktiivi 2001/95/EÜ sätetele läbi viima juba müüdud, registreeritud või kasutuselevõetud sõidukite turult tagasikutsumise, sest üks või mitu sõidukile paigaldatud süsteemi, osa või eraldi seadmestikku, millele on vastavalt käesolevale direktiivile antud nõuetekohane kinnitus või mitte, kujutavad endast tõsist ohtu liiklusohutusele, rahvatervisele või keskkonnale, teatab tootja sellest viivitamata sõiduki tüübikinnituse andnud tüübikinnitusasutusele.

2. Tootja teeb tüübikinnitusasutusele ettepaneku asjakohaste meetmete kohta, mille abil kõrvaldada lõikes 1 osutatud oht. Tüübikinnitusasutus teatab nimetatud meetmetest viivitamata teiste liikmesriikide asutustele.

[…]."

13. Artikkel 46 on sõnastatud järgmiselt: „Liikmesriigid määravad kindlaks käesoleva direktiivi ja eriti artiklis 31 sisalduvate või sellest artiklist tulenevate keeldude ja IV lisa I osas loetletud õigustloovate aktide sätete rikkumise korral kohaldatavad karistused ja võtavad kõik nende rakendamiseks vajalikud meetmed. Kindlaksmääratud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid edastavad kõnealused sätted komisjonile hiljemalt 29. aprilliks 2009 ja teavitavad komisjoni viivitamata kõikidest nende hilisematest muudatustest."

C. Saksa õigus

14. 3. veebruari 2011. aasta EÜ määruse sõidukite tüübikinnituse kohta (EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung, edaspidi „EG-FGV") §-s 7 (viimati muudetud 19. oktoobri 2012. aasta määruse §-ga 4) on sätestatud: „EÜ tüübikinnitus aegub, kui uute sõidukite registreerimiseks, müügiks või kasutuselevõtmiseks direktiivi 2007/46/EÜ artikli 3 lõike 1 tähenduses muutuvad kohustuslikuks uued õigustloovas aktis sätestatud nõuded ning tüübikinnitust ei ole võimalik ajakohastada. Tüübikinnitus aegub ka hetkel, mil tüübikinnituse saanud sõidukitüübi tootmine lõplikult lõpetatakse. Tootja peab tootmise lõpetamisest teatama Kraftfahrt-Bundesamtile (föderaalne mootorsõidukiamet, edaspidi „KBA")."

15. EG-FGV §-s 25 on nähtud ette:

„(1) Kui KBA tuvastab, et sõidukid, süsteemid, osad või eraldi seadmestikud ei vasta kinnitatud tüübile, võib ta võtta vajalikud meetmed direktiivide 2007/46/EÜ, 2002/24/EÜ ja 2003/37/EÜ alusel, mida olenevalt tüübist kohaldatakse, et tagada tootmise vastavus kinnitatud tüübile.

(2) Et kõrvaldada lüngad õigusaktides ja tagada juba kasutusele võetud sõidukite, nende osade või eraldi seadmestike vastavus kinnitatud tüübile, võib KBA vastu võtta veel muidki teiseseid sätteid.

(3) KBA võib tüübikinnituse täielikult või osaliselt ära võtta või tühistada, eelkõige kui tuvastatakse, et:

1) vastavustunnistusega sõidukid või osad või eraldi seadmetikud, mis kuuluvad teatava ette nähtud nimetuse alla, ei vasta kinnitatud tüübile;

2) vastavustunnistusega sõidukite või osade või eraldi seadmetike puhul ilmneb märkimisväärne oht liiklusohutusele, rahvatervisele või keskkonnale;

3) tootjal ei ole tõhusat süsteemi toodangu vastavuse kontrollimiseks või ta ei kasuta seda ettenähtud viisil

või

4) tüübikinnituse saavutanud isik ei täida selle kinnituse saamisega seotud kohustusi."

II. Vaidluse taust ja kohtueelne menetlus

16. Alates 2006. aasta juulist kehtivas kliimaseadmete direktiivis on nähtud eelkõige ette, et alates 1. jaanuarist 2011 tuleb kõikide tüübikinnituse saanud sõidukite kliimaseadmetes kasutada külmutusagensit, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal ei ole üle 150. Ette ei ole siiski nähtud konkreetset tüüpi külmutusagensit.

17. Niisuguses kontekstis leppisid Euroopa sõidukitootjad 2009. aastal toiminud rahvusvahelise standardiseerimise protsessi raames kokku, et kasutatakse külmutusagensit, mille viitenumber on R1234yf (edaspidi „külmutusagens R1234yf"). 2012. aastal muutis selle külmutusagensiga varustamise katkestus, mis oli tingitud vastavate tootmiskohtade hävimisest Fukushima tsunami tagajärjel, kliimaseadmete direktiivis sätestatud nõuete tegeliku kohaldamise problemaatiliseks. Seoses sellega võttis komisjon, vastamaks riigisiseste ametiasutuste selgitustaotlustele, vastu teatise, millega ta informeeris liikmesriike, et ta ei algata ühtegi liikmesriigi kohustuste rikkumise menetlust sõidukite direktiivile mittevastavuse tõttu kuni hetkeni, mil külmutusagens R1234yf on taas saadaval, täpsustades siiski, et niisugune tegevusetus ei saa ikkagi kesta kauem kui 31. detsembrini 2012.[4] See tähendas, et pärast seda kuupäeva ei tohtinud tootjad enam kasutada külmutusagensit, mida nad kasutasid selle hetkeni, st külmutusagensit, mille viitenumber on R134a (edaspidi „külmutusagens R134a"), ja mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal oli tublisti üle kliimaseadmete direktiiviga kehtestatud ülempiiri.[5]

18. 2013. aasta jaanuari algul normaliseerusid külmutusagensiga R1234yf varustamise tingimused.

19. KBA kui Saksamaa asutus, kes on pädev andma sõidukile tüübikinnitust, andis 3. märtsil 2011, 8. juunil 2011 ja 18. oktoobril 2012 tüübikinnituse uut tüüpi sõidukitele 246, 176 ja 117 äriühingu Daimler AG (edaspidi „Daimler") taotlusel. Et see toimus kliimaseadmete direktiivi kehtivusajal, ei oleks neid tüübikinnitusi tohtinud anda, kui kõnesolevate tüüpide puhul ei kasutata külmutusagensit, mis vastab selle direktiivi nõuetele (R1234yf).

4 Komisjoni teatis „Rupture d'approvisionnement d'un élément essentiel dans les systèmes de climatisation mobiles et son incidence sur l'application de la directive 2006/40/CE dans l'industrie automobiile", C(2012) 2200 final (komisjoni teatis „Mobiilsete kliimaseadmete olulise osaga varustamise häire ning selle mõju direktiivi 2006/40/EÜ kohaldamisele autotööstuses", C(2012) 2200 final).

5 Kohtutoimikust ilmneb, et selle külmutusagensi globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on ligi 3000, samas kui direktiivis sätestatud ülempiir on 150.

20. Daimler avaldas seejärel kahtlust, kas külmutusagensi R1234yf kasutamine tüüpides 246, 176 ja 117 on ohutu, ning teatas seepärast kavatsusest kasutada alates 2013. aasta jaanuarist külmutusagensi R1234yf asemel külmutusagensit R134a. 2012. aasta sügisel kutsus see äriühing seega turult tagasi umbes 700 seda tüüpi sõidukit ja asendas külmutusagensi R1234yf külmutusagensiga R134a.

21. Novembris 2012 – veidi enne selle peatamisperioodi lõppu, mille komisjon otsustas kehtestada – palusid Saksamaa ametiasutused tal pikendada kliimaseadmete direktiivis sätestatud nõuete mittekohaldamise perioodi kuue kuu võrra vajaduse tõttu kontrollida uuesti, kas direktiivile vastav külmutusagens, mida on turul saada, on ohutu.

22. Komisjon palus seepärast kõikidel liikmesriikidel esitada teave kliimaseadmete direktiivi järgimise kohta oma territooriumidel. Saksamaa ametiasutused kinnitasid oma vastuses sellele taotlusele, et ainult üks tootja, kellel on Saksamaa tüübikinnitus (Daimler), toodab ja müüb sõidukeid, mis ei vasta nende tüübikinnitusega seotud nõuetele.

23. Alates jaanuarist 2013 kuni sama aasta juunini müüs Daimler 133 713 sõidukit, mis kuulusid tüüpidesse 246, 176 ja 117, kasutades külmutusagensit R134a, ehkki need tüübid said tüübikinnituse pärast 1. jaanuari 2011 ja nendes oleks seega pidanud kasutama külmutusagensit, mis vastab kliimaseadmete direktiivi sätetele.

24. KBA palus 3. jaanuaril 2013 Daimleril teatada kahe nädala jooksul meetmetest, mis on võetud, et taastada vastavus sellele direktiivile. Daimler, kes vastas sellele palvele 15. jaanuaril 2013, esitas tegevuskava, mille eesmärk oli leida 15. juuniks 2013 tehniline lahendus, et teha lõpp ohutusriski probleemidele, mis kaasnevad külmutusagensi R1234yf kasutamisega tema sõidukites. 4. märtsil 2013 kohustas KBA seejärel Daimlerit võtma sobivad meetmed, millega sõidukitüüpide 246, 176 ja 117 tootmine viiakse taas kliimaseadmete direktiiviga vastavusse. Kui Daimler ei oleks seda teinud, ähvardas KBA tüübikinnituse alates 30. juunist 2013 tühistada. 26. juunil 2013 teatas Daimler KBA-le, et ta on lõpetanud tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvate sõidukite tootmise lõplikult, sest niisuguse tehnilise lahenduse otsing, mis lahendaks eespool nimetatud ohutusprobleemid, ei andnud tulemusi.

25. Seejärel palus KBA Daimleril mitmel korral ajavahemikul 1. jaanuarist kuni 26. juunini 2013 viia 133 713 müüdud sõidukit direktiiviga vastavusse. 2015. aasta lõpul teatas Daimler KBA-le, et on välja arendanud vajalikud tehnilised lahendused. Komisjon märgib siiski, et praeguseni ei ole neid sõidukeid kliimaseadmete direktiiviga vastavusse viidud ega ka tüübikinnitust tühistatud.

26. KBA sai 17. mail 2013 Daimlerilt taotluse, et tüübikinnituse saanud sõidukitüübi 245G (mis töötab surumaagaasiga) tüübikinnitust laiendataks surumaagaasiga töötavatele B-klassi uutele variantidele. Tüübi 245G puhul, mis sai tüübikinnituse esimest korda 2008. aastal, ei olnud kohustust kasutada külmutusagensit, mis vastab kliimaseadmete direktiivile. Selle tüübikinnituse laiendamisest teatati seejärel komisjonile 22. mai 2013. aasta kirjaga. Hiljem, 3. juunil 2013 sai KBA veel teisegi taotluse laiendada sama tüübikinnitust, mille Daimler esitas seoses teatavate uude B-klassi, A-klassi ja CLA-klassi kuuluvate mudelitega.

27. Komisjoni arvates puudutasid need laiendamistaotlused tegelikult sõidukeid, mis kuulusid tüüpidesse 246, 176 ja 117, mille kohta Daimler oli kinnitanud, et lõpetab tootmise vabatahtlikult. Komisjoni meelest võimaldasid tüübi 245G laiendamised, mida KBA oli teinud, Daimleril jätkata seda tüüpi sõidukite tootmist ja turustamist, ilma et Daimler oleks kohustatud varustama nad külmutusagensiga, mis vastab kliimaseadmete direktiivile.

28. Komisjon saatis Saksamaa Liitvabariigile 10. juunil 2013 kirja, milles palus selgitusi, ja seejärel 27. jaanuaril 2014 märgukirja. Selles viimases kirjas heideti Saksamaa ametiasutustele ette, et: nad tegid võimalikuks selle, et ajavahemikul 2013. aasta jaanuarist juunini toodeti ja müüdi 133 713 sõidukit nii, et rikuti asjakohaseid tüübikinnitusnõudeid; et nad ei määranud asjaomasele tootjale karistusi ja et nad eirasid asjaolu, et peavad kohaldama kliimaseadmete direktiivi.

29. Saksamaa Liitvabariik vastas märgukirjale 26. märtsil 2014. Mis puudutab sõidukite mittevastavust nende tüübikinnitusega seonduvatele nõuetele, siis ta tuletas meelde, et pädevatel riigisisestel asutustel on raamdirektiivi kohaselt kaalutlusõigus, ning väitis ka, et vajadus järgida proportsionaalsuse põhimõtet ei võimaldanud tal konkreetseid meetmeid võtta. Saksamaa Liitvabariik selgitas ka, et Daimleri edastatud teave pani arvama, et külmutusagensi R1234yf kasutamine kujutab endast ohutusriski. Tema arvates avaldas tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuluvate sõidukite mittevastavus ka ainult piiratud mõju kliimakaitse-eesmärgile, mida kliimaseadmete direktiiviga taotletakse. Direktiivi väidetava eiramise kohta väitis Saksamaa Liitvabariik, et KBA pidi tüübi 245G tüübikinnituse laiendamise taotlused rahuldama seetõttu, et sel asutusel ei ole mingit kaalutlusruumi juhul, kui see, et raamdirektiivis sätestatud tingimused on täidetud, on kord tuvastatud. Lisaks tuli asuda seisukohale, et tüüpide 246, 176 ja 117 tüübikinnitus muutus kehtetuks hetkel, mil Daimler tootmise lõpetas.

30. Komisjon saatis seejärel Saksamaa Liitvabariigile 25. septembril 2014 põhjendatud arvamuse, milles ta kinnitas märgukirjas esitatud vastuväiteid.

31. Saksamaa Liitvabariik vastas 25. novembri 2014. aasta kirjaga, milles ta kordas sisuliselt samu argumente, mis olid esitatud vastuses märgukirjale.

III. Menetlus Euroopa Kohtus ja poolte nõuded

32. Komisjon esitas 22. detsembril 2016 käesoleva hagi. Saksamaa Liitvabariik esitas 15. märtsil 2017 vastuhagi. Seejärel esitasid pooled repliigi ja vasturepliigi vastavalt 26. aprillil 2017 ja 12. juunil 2017.

33. Kohtuistungil, mis toimus 11. jaanuaril 2018, esitasid komisjon ja Saksamaa valitsus oma suulised seisukohad ja vastasid Euroopa Kohtu küsimustele.

34. Komisjon palub Euroopa Kohtul tuvastada, et Saksamaa Liitvabariik on rikkunud oma kohustusi, mis tal on raamdirektiivi ja kliimaseadmete direktiivi kohaselt, kolmes aspektis: i) jättes võtmata meetmed, mis olid vajalikud, et viia tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvad sõidukid uuesti oma kinnitatud tüüpidega vastavusse (raamdirektiivi artiklid 12 ja 30); ii) jättes võtmata meetmed, mis olid vajalikud karistuste kohaldamiseks (raamdirektiivi artiklid 46, 5 ja 18); iii) rahuldades 17. mail 2013 Daimleri taotluse laiendada sõidukitüübi 245G tüübikinnitust sõidukitele, millele oli juba antud teine tüübikinnitus, mille suhtes kohaldati kliimaseadmete direktiivis sätestatud uusi nõudeid – käitumine, millega eirati komisjoni sõnul seda direktiivi. Saksamaa Liitvabariik palub jätta komisjoni hagi rahuldamata.

IV. Õiguslik analüüs

A. Raamdirektiivi artiklite 12 ja 30 rikkumine

1. Poolte argumendid

35. Komisjon meenutab hagis eelkõige, et raamdirektiivi artikli 4 lõike 2 ja IV lisa tõlgendamine koostoimes kliimaseadmete direktiivi artikli 5 lõikega 4 näitab, et käsitletaval juhul võis sõidukitüüpidele 246, 176 ja 117 EÜ tüübikinnituse anda üksnes tingimusel, et nende kliimaseadmetes kasutatava külmutusagensi globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal ei ole üle 150. Järelikult alates hetkest, mil nendesse tüüpidesse kuuluvate sõidukite tootmisel mindi üle niisugusele külmutusagensile, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on kõrgem, ei olnud uued toodetud sõidukid – mida komisjon arvab ajavahemikul 1. jaanuarist 2013 kuni hagi esitamiseni olevat olnud 800 000[6] – enam kinnitatud tüübiga vastavuses. Selles olukorras oli KBA komisjoni meelest kohustatud tagama tootmise ja uute toodetud sõidukite niisuguse vastavuse taastamise. Eelkõige pidi see asutus esiteks tagama, et tootmises kasutatava külmutusagensi globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal ei oleks üle 150, ning teiseks kindlustama, et tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvad sõidukid, mis toodeti ja müüdi, kasutades külmutusagensit, mis ei ole lubatud, varustatakse külmutusagensiga, mis vastab nende kinnitatud tüübiga seotud nõuetele. Ehkki KBA-le anti niisugusest mittevastavusest teada, ei võtnud ta siiski vajalikke meetmeid olukorra parandamiseks – käitumine, mis kujutab komisjoni sõnul endast raamdirektiivi artiklite 12 ja 30 rikkumist.[7] Komisjon rõhutab eeskätt seda, et KBA ei jätnud mitte ainult tüübikinnitust tühistamata, vaid ei kasutanud ka ühtegi alternatiivset võimalust, mis oli tema käsutuses, näiteks sõidukite turult tagasikutsumine ja parandamine. KBA ähvardus tüübikinnitus ära võtta ei kujutanud endast kindlasti piisavat meedet raamdirektiivi artiklite 12 ja 30 tähenduses.

36. Vastuseks Saksamaa ametiasutuste argumentidele, et KBA ei saanud võtta tõhusamaid meetmeid kahtluste tõttu, mis seondusid külmutusagensi R1234yf kasutamisega tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvates sõidukites, märgib komisjon, et raamdirektiivis ei ole midagi, mis kujutaks endast erandit või õigustust, mis võimaldaks liikmesriikidel ühtlustatud tehniliste nõuete täitmisest kõrvale kalduda, kui neil on kahtlusi, kas need nõuded on asjakohased. Vastupidi, selle direktiiviga on liikmesriikidele kehtestatud tingimusteta kohustus tagada kõikide ohutust ja keskkonnakaitset puudutavate tehniliste nõuete järgimine. Erand on ette nähtud üksnes raamdirektiivi artiklis 29 nimetatud juhuks.

37. Saksamaa Liitvabariik vaidlustab vastuhagis ennekõike raamdirektiivi artikli 12 väidetava rikkumise. Tema tõlgenduse kohaselt ei puuduta kontrollimine, mida see õigusnorm eeldab, nende sõidukite vastavust kinnitatud tüübile, vaid ainult küsimust, kas on olemas meetmed, mis võivad selle vastavuse teoreetiliselt tagada. Kostja arvab, et kui eeldada, et Saksamaa Liitvabariik oli kohustatud kontrollima ainult seda, kas Daimler täidab toodangu kvaliteedikontrolli nõudeid, siis ei ole mingit viidet sellele, et niisugune kontroll ei toiminud, ning lükkab tagasi väite, et kvaliteedikontrollisüsteemi kontrollimata jätmine on vastavuse puudumise automaatne tagajärg.

38. Ka vaidleb Saksamaa Liitvabariik vastu etteheitele, et on rikutud raamdirektiivi artiklit 30. Tema arutluskäigu lähtepunkt on niisugune, et see õigusnorm annab sõnaselgelt liikmesriikide pädevatele ametiasutustele kaalutlusõiguse. Järelikult ei ole need asutused mittevastavuse korral kohustatud otsekohe tüübikinnitust tühistama, vaid peaksid pigem tegutsema järk-järgult („võtab vajalikud meetmed“) ning tüübikinnituse tühistama üksnes viimase abinõuna („sealhulgas vajaduse korral“). Kokkuvõttes nõuab artikli 30 sõnastus Saksamaa Liitvabariigi meelest, et pädeva asutuse sekkumine

6 See hinnang põhineb tüüpide 246, 176 ja 117 müügimahtudel. Erinevus võrreldes varasema hinnanguga, mis on 133 713, on tingitud sellest, et arvesse võeti sõidukeid, mis toodeti ja turustati ka pärast 26. juunit 2013.

7 Mittevastavus valitseb komisjoni sõnul lisaks veel praegugi. Tüüpide 246, 176 ja 117 tüübikinnitus ei kaotanud nimelt kehtivust 26. juunil 2013, sest ka sõidukid, mis Daimler tootis pärast seda kuupäeva, vastasid nendele tüüpidele, kuna nendele sõidukitele laiendati tüüpi 245G.

oleks kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega. Seetõttu ei saa KBA-le teha mingeid etteheiteid selle eest, et ta palus Daimleril esitada endale tegevuskava ettepanekutega probleemi lahendamiseks, ähvardades tüübikinnituse tühistada üksnes siis, kui seda ei tehta määratud tähtaja jooksul. Seejärel ei saanud tüübikinnitust tühistada sellepärast, et Daimler lõpetas kõnesolevate sõidukite tootmise enne selle tähtaja lõppu.

39. Vastates seejärel komisjoni sellele etteheitele, millega viimane heidab KBA-le ette, et ta võttis alguses meetmeid külmutusagensi R1234yf kasutamisega seotud ohtude analüüsimiseks, rõhutab Saksamaa Liitvabariik, et KBA ei saanud sel hetkel välistada, et esineb tõsine ohutusrisk direktiivi 2001/95 tähenduses. Selles küsimuses märgib kostja, et raamdirektiiv ei reguleeri seda, mis peab juhtuma toodetud ja müüdud mittevastavate sõidukitega kuni tüübikinnituse tühistamiseni. Viidata ei saanud ka artiklile 32, milles on nähtud ette sõidukite turult tagasikutsumine, sest seda kohaldatakse ainult sõidukite suhtes, mis „kujutavad endast tõsist ohtu liiklusohutusele, keskkonnale või rahvatervisele“. Käsitletava juhtumi asjaoludel ei kujutanud tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvate sõidukite mittevastavus endast nimelt – nagu väidab Saksamaa Liitvabariik – tõsist ohtu liiklusohutusele ja rahvatervisele ning avaldas ainult tühist ja mittemõõdetavalt mõju keskkonnale.

40. Seejärel tegutses KBA tema käsutuses olnud teavet arvestades Saksamaa Liitvabariigi sõnul oma kaalutlusõiguse piires, kaaludes mittevastavust ja ohutusriske nii, et võttis täielikult arvesse proportsionaalsuse põhimõtet. KBA analüüsis potentsiaalselt ohtlikku olukorda ja viis läbi oma kontrollimised, mis küll ei kinnitanud vajadust võtta tõsise ohtu tõttu direktiivi 2001/95 tähenduses aegsasti meetmeid, kuid näitasid, et vesinikfluoriid võib süttida ja plahvatada. Seejärel, kui Daimler teatas, et on hakanud oma sõidukites alates 20. oktoobrist 2015 kasutama külmutusagensit R1234yf, saatis KBA nimetatud äriühingule kirjalikke küsimusi selle kohta, missugused ohutusmeetmed võimaldavad seda kasutada. Saadud vastustega rahule jäänud, küsis KBA 2015. aasta detsembris, kas neid meetmeid saab kohaldada ka 133 713 juba müüdud sõiduki suhtes, et viia need uuesti kinnitatud tüübiga vastavusse. Saanud Daimlerilt vastused, mis näitasid probleeme külmutusagensi kõrvaldamisel ja märkimisväärseid ohte, mis olid tingitud vajadusest muuta ohutuse seisukohast olulisi osi, volitas KBA ühte tehnilist osakonda hindama, kas muutmismeetmete elluviimine on reaalne. Saanud viimaselt teada, et selget hinnangut ei ole ilma keeruka kontrollimismenetluseta võimalik anda, palus KBA Daimlerilt 2016. aasta juulis üksikasjalikku teavet selle kohta, missugust hindamismeetodit ja ohuanalüüse viimane asjaomaste sõidukite muutmise küsimuses kasutas. Nende analüüside tehniline hindamine, mille Daimler 2016. aasta septembris edastas, ei ole veel lõppenud. Kui see on läbi, kavatseb KBA negatiivse hinnangu korral anda Daimlerile korralduse vastavus taastada.

41. Repliigis kinnitab komisjon esiteks, et raamdirektiivi artikkel 12 ei kohusta mitte üksnes võtma piisavaid meetmeid, et tuvastada toodangu võimalikud mittevastavused kinnitatud tüübile, vaid selle eesmärk on säilitada toodangu vastavus sellele, tagades vajalike meetmete võtmise juhul, kui niisugused mittevastavused tõesti tuvastatakse. Raamdirektiivi artikli 30 kohta väidab komisjon, et kaalutlused, mille kostja proportsionaalsuse kohta esitas, ei õigusta seda, et viimane ei ole veel võtnud vajalikke meetmeid, et kohustada Daimlerit vastavust taastama. Täpsemalt ületab asjaolu, et Saksamaa Liitvabariik ei ole veel andnud korraldust vastavus taastada – jättes mulje, et mõtleb, kas korraldus anda – raamdirektiiviga antud kaalutlusõiguse piirid.

42. Komisjon märgib lisaks, et raamdirektiivi artiklitega 12 ja 30 ei ole liikmesriikidele jäetud mingit kaalutlusruumi, mis puudutab ühtlustatud tehniliste nõuete järgimist taas vastavasse viimiseks vajalike meetmete võtmisel. Sellest vaatevinklist on kaalumine, kumb on suurem, kas mittevastavuse mõju kliimale või kliimaseadmete direktiivile vastava külmutusagensiga kaasnev väidetav ohutusrisk, komisjoni sõnul nende artiklitega vastuolus.

43. Vasturepliigis kordab Saksamaa Liitvabariik, et raamdirektiivi artiklis 30 nõutud „vajalike meetmete“ valimine mittevastavuse korral eeldab tingimata juhtumi kõikide asjaolude kaalumist, sh ohutuse ja rahvatervisega seotud asjaolud. KBA kasutas oma kaalutlusõigust sisuliselt õigesti ning tegutses sobivalt ja tõhusalt.

2. Õiguslik hinnang

44. Hagi esimese väite analüüsimisel on minu arvates vaja teha mõned lühidad sissejuhatavad märkused, mille eesmärk on kirjeldada seda õiguslikku raamistikku, mida iseloomustab märkimisväärne tehnilisus ja mis kujutab endast Euroopa Kohtule lahendamiseks esitatud vaidluse konteksti.

a. Sissejuhatavad märkused

45. Käesolevas kohtuasjas käsitletav regulatsioon asetub mootorsõidukite tehnilisi standardeid ja tüübikinnitusi käsitlevate liikmesriikide õigusnormide ühtlustamise raamistikku, mille Euroopa Majandusühendus algatas 60. aastatel eesmärgiga viia kaupade vaba liikumine ellu autotööstuse sektoris. Selleks valis Euroopa seadusandja meetodi, milleks on kõikide sõidukite registreerimist, müüki ja turuleviimist käsitlevate tehniliste standardite sätestamine raamdirektiivis (varem nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiv liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta[8], mis hiljem asendati praeguse raamdirektiiviga), mida täiendati paljude õigustloovate aktidega (edaspidi „õigustloovad aktid“), millele on raamdirektiivis viidatud[9].

46. Ühtlustatud tehniliste standardite järgimine on raamdirektiiviga tagatud kahekordse kontrolli abil. Esimene toimub enne tootmise alustamist (edaspidi „eelnev kontroll“), samas kui teine leiab aset pärast selle algust (edaspidi „järelkontroll“). Eelnev kontroll, mis viiakse läbi asjaomase sõiduki prototüübiga, seisneb selle kontrollimises, kas see prototüüp vastab ühtlustatud tehnilistele standarditele.[10] Kui niisugune kontroll annab positiivse tulemuse, annavad liikmesriigid sellele sõidukile EÜ tüübikinnituse, mille otstarve on anda tootjale õiguslik kindlus, et kõiki kinnitatud tüübile vastavaid tooteid võib õiguspäraselt turustada. Et vastavust ühtlustatud tehnilistele standarditele on tüübikinnituse andmise raames juba hinnatud ja kinnitatud, piirdub järelkontroll selle kontrollimisega, kas tootmine ja uued toodetavad sõidukid vastavad asjaomase sõidukitüübi tüübikinnitusele.

47. Esimene väide, mille komisjon käesolevas kohtuasjas esitab, puudutab eranditult seda viimast liiki kontrolli. Konkreetsemalt heidab komisjon Saksamaa Liitvabariigile tegevusetust ette seoses asjaoluga, et Daimler tootis pärast tüüpide 246, 176 ja 117 tüübikinnituse saamist sõidukeid, mis ei olnud nende tüüpide suhtes kohaldatavate ühtlustatud tehniliste standarditega täielikult kooskõlas, sest rikuti ühte õigusaktidest, nimelt kliimaseadmete direktiivi. KBA oleks pidanud komisjoni arvates sellele Daimleri-poolsele rikkumisele reageerima, nagu on nähtud ette raamdirektiivi artiklis 12, et viia kõnesoleva tootja tootmine taas kinnitatud tüübiga vastavusse, ja nagu on sätestatud selle direktiivi artiklis 30, et viia juba toodetud sõidukid kinnitatud tüübiga uuesti vastavusse.

48. Et Saksamaa Liitvabariik on esitanud oma menetlusdokumentides eraldi vastuväited nende kahe väidetavalt rikutud sätte kohta, tuleb esimese väite sisuline analüüs jagada kahte ossa.

b. Tootmise vastavuse taastamata jätmine

49. Raamdirektiivi artikliga 12 („Toodangu vastavuse kontrollimise kord“), mille sisu on üksikasjalikumalt kirjeldatud selle direktiivi X lisas, on liikmesriikidele kehtestatud kolm kohustust.

8 EÜT 1970, L 42, lk 1; ELT eriväljaanne 13/01, lk 44.

9 Vt ammendav loetelu raamdirektiivi IV lisas.

10 Niisugune kontroll on nähtud ette raamdirektiivi artiklis 4.

50. Lõikes 1 on sätestatud, et tüübikinnituse andmisel on liikmesriik kohustatud võtma „vajalikud abinõud“, et teha kindlaks, kas taotluse esitanud tootja on võtnud piisavad meetmed toodetavate sõidukite kinnitatud tüübile vastavuse tagamiseks. Need abinõud seisnevad X lisa kohaselt kvaliteedijuhtimissüsteemide hindamises („alghindamine“) vastavalt hindamise kavandamise ja läbiviimise juhistele, mis sisalduvad 1991. aasta harmoneeritud standardis ISO 10011,[11] ning tüübikinnitusobjekti kontrollis ja toodanguga seotud kontrollis („toodangu vastavuse tagamise meetmed“), nagu on nähtud ette punktis 2.2 („Liikmesriigi EÜ tüübikinnitusasutus peab […] veenduma, et on olemas adekvaatne hindamise kord ja dokumenteeritud kontrollimiskavad, mis tuleb iga tüübikinnituse korral tootjaga kooskõlastada, et viia kindlaksmääratud ajavahemike järel läbi katsetused või nendega seonduvad kontrollimised, […] mis on vajalikud, et tõendada jätkuvat vastavust kinnitatud tüübile.“).

51. Lõikes 2 on nähtud ette, et pärast tüübikinnituse andmist peab liikmesriik võtma tarvitusele vajalikud abinõud kontrollimaks, kui toodang on juba välja lastud, et lõikes 1 osutatud meetmed on jätkuvalt piisavad ja toodetavad sõidukid vastavad jätkuvalt kinnitatud tüübile.

52. Lõige 3 reguleerib juhtumit, mil lõikes 1 osutatud meetmeid ei rakendata, need erinevad oluliselt kokkulepitud meetmetest ja kontrollikavadest või nende rakendamine on lõppenud, täpsustades, et liikmesriik on niisugusel juhul kohustatud võtma vajalikud abinõud (sealhulgas tüübikinnituse tühistamine), et tagada toodangu vastavuse menetluse nõuetekohane järgimine.

53. Saksamaa Liitvabariigi argumendid vastuhagis puudutavad ainult artikli 12 lõiget 1. Selles küsimuses väidab kostja, et viimati viidatud lõikega liikmesriikidele kehtestatud kohustus on teist laadi kui kohustus, mida komisjon hagis kirjeldab. Eelkõige ei ole liikmesriigid kohustatud tagama, et ei esineks toodetud sõidukite mittevastavust, vaid ainult kontrollima, kas on võetud meetmed, mis suudavad tagada toodangu vastavuse. Saksamaa Liitvabariigi arvates ei saa keegi talle käsitletaval juhul etteheiteid teha, sest ei ole mingeid tõendeid selle kohta, et Daimleri kvaliteedikontroll ei toiminud. Vastupidi, KBA-d informeeriti kohe alguses, et tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvad sõidukid ei vasta kinnitatud tüübile, sest külmutusagensi R1234yf asemel on kasutatud külmutusagensit R134a.

54. Ma ei kahtle, et artikli 12 lõiget 1 võib juhul, kui seda analüüsida eraldi, tõlgendada nii, nagu seda teeb Saksamaa Liitvabariik. Ei saa siiski vaadata mööda asjaolust, et see lõige on – nagu äsja näidatud – ainult osa keerukast artikliga 12 kehtestatud toodangu vastavuse kontrollimise süsteemist.

55. Kui kõnesolevat õigusnormi analüüsida tervikuna, ilmneb seega selgelt, et liikmesriikidelt ei nõuta mitte lihtsalt selliste meetmete võtmist, mis võimaldavad *tuvastada*[12] toodangu mittevastavuse esinemise, vaid meetmeid, mis on vajalikud, et *viia* see *taas*[13] kinnitatud tüübiga vastavusse.

56. Peamine tunnistus sellest on – nagu komisjon oma repliigis lühidalt märgib – artikli 12 lõike 3 sõnastus. Niisuguse mittevastavuse tuvastamine on liikmesriikidele selle lõikega sätestatud „vajalike abinõude“ võtmise kohustuse pelk eeltingimus („[k]ui EÜ tüübikinnituse andnud liikmesriik tuvastab, et lõikes 1 osutatud meetmeid ei rakendata, et need erinevad oluliselt kokkulepitud meetmetest ja kontrollikavadest või nende rakendamine on lõppenud“), samas kui selle eesmärk on kahtlemata toodangu tegelik taas vastavusse viimine („tagada toodangu vastavuse menetluse nõuetekohane järgimine“).

57. Seda arvestades ei ole kahtlust, et tuleb asuda seisukohale, et käsitletaval juhul on artiklit 12 rikutud. Kuna Daimler ei kohaldanud alates 1. jaanuarist 2013 piisavaid meetmeid, et tagada tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvate sõidukite tootmise vastavus kinnitatud tüübile, oleks KBA kui pädev asutus pidanud võtma vajalikud abinõud vastavuse taastamiseks.

11 Vt X lisa punkt 1.

12 Kohtujuristi kursiiv.

13 Kohtujuristi kursiiv.

58. Liikmesriigi kohustuste rikkumist puudutava esimese väite esimese osaga, et Saksamaa Liitvabariik on rikkunud raamdirektiivi artiklit 12, tuleb minu arvates seega nõustuda.

c. Juba toodetud sõidukite vastavusse viimata jätmine

59. Raamdirektiivi artikkel 30 („Kinnitatud tüübile mittevastavad sõidukid, süsteemid, osad või eraldi seadmestikud“) reguleerib juhtumit, mil tootmise vastavuse kontrollimise süsteem ei toiminud nõuetekohaselt, mille tagajärg on see, et tootja valmistatud sõidukid ei vasta kinnitatud tüübile. Niisuguseks puhuks on selles artiklis ette nähtud, et tüübikinnituse andnud liikmesriik võtab vajalikud meetmed, et viia need taas kinnitatud tüübiga vastavusse, sh selle tüübikinnituse tühistamine.

60. Meenutan ennekõike, et raamdirektiivi artikli 30 rikkumise küsimus kerkib käsitletaval juhtumil seoses 133 713 sõidukiga, mis kuuluvad tüüpidesse 246, 176 ja 117 ning mille Daimler tootis ja tõi turule ajavahemikul 1. jaanuarist kuni 26. juunini 2013 (või komisjoni sõnul u 800 000 sõidukiga, mis toodeti ja viidi turule alates 1. jaanuarist 2013 kuni hagi esitamiseni), ehkki need ei vastanud oma tüübikinnitusele, sest kliimaseadmete direktiivile vastava külmutusagensi (R1234yf) asemel oli kasutatud külmutusagensit R134a. Nende sõidukite mittevastavuse põhjus peitus selles, et Daimler oli veendunud – ja teatas sellest ka KBA-le –, et külmutusagensi R1234yf kasutamisega kaasneb tõsine ohutusrisk.

61. Poolte vahel ei ole vaidlust selles, et KBA reaktsioon sellele mittevastavusele – mida on kirjeldatud käesoleva ettepaneku punktides 24 ja 25 – ei viinud selleni, et oleks võetud mõni vastavuse taastamise meetmetest, mis on nähtud ette Saksamaa õigusnormis, millega raamdirektiivi artikkel 30 üle võeti (EG-FGV § 25) – meetmed, milleks on tüübikinnituse tühistamine, asjaomaste sõidukite turult tagasikutsumine ja parandamine või lisasätete kehtestamine. Vastupidi, pärast esialgset ähvardust tüübikinnitus tühistada (koos vastava tähtaja määramisega mittevastavuse likvideerimiseks) piirdus KBA sellega, et astus Daimleriga dialoogi, et kontrollida, kas on võimalik arendada välja tehnilised lahendused, mis võimaldavad kasutada asjaomastes sõidukites külmutusagensit R1234yf, ilma et sellega kaasneks ohutusriski.[14]

62. KBA niisuguse reaktsiooni tingis Saksamaa Liitvabariigi sõnul vajadus tegutseda proportsionaalsuse põhimõtet järgides – mis ilmneb raamdirektiivi artikli 30 sõnastusest („vajalikud meetmed“). Käsitletava juhtumi asjaoludel oleks tüübikinnituse tühistamine – mis on igal juhul selle sättega ette nähtud („sealhulgas vajaduse korral“) – olnud kostja sõnul ebaproportsionaalne reaktsioon, arvestades et tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvates sõidukites esinev mittevastavus oli üsna väike.

63. Selle väljaselgitamiseks, kas Saksamaa Liitvabariik rikkus kohustusi, mis tal raamdirektiivi artikli 30 kohaselt on, tuleb kõigepealt kindlaks teha, kas tal on selle artikli kohaselt kaalutlusruum, ja kui on, siis missugune on selle ulatus.

64. Nõustudes küll, et üldine viide *„vajalikud meetmed*[15], et tagada toodetavate sõidukite vastavusseviimine kinnitatud tüübiga“ eeldab, et kõnesolev õigusnorm annab liikmesriikide pädevatele asutustele võetavate meetmete valikul kaalutlusruumi, olen nõus komisjoniga, et see ruum ei võimalda nendel ametiasutustel teha valikut, mis jääb väljapoole nende meetmete ringi, *mis suudavad sõidukid taas vastavusse viia*.[16]

65. Selle järelduse kohta tuleb teha minu arvates kaks tähtsat märkust.

14 Tõeline ja nõuetekohane korraldus viia sõidukid taas kinnitatud tüübiga vastavusse anti seevastu alles 23. märtsil 2017, s.o umbes kolm kuud pärast seda, kui komisjon esitas hagi. Järelikult ei ole see käesolevas menetluses asjakohane.

15 Kohtujuristi kursiiv.

16 Kohtujuristi kursiiv.

66. Esimene puudutab artikli 30 sõnasõnalist sisu. Ehkki muus, kõnesolevate direktiividega mitteseotud kontekstis on Euroopa Kohus nimelt juba selgitanud, et väljendi „vajalikud meetmed“ kasutamine ilma täpsustusteta, milline peaks olema nende meetmete konkreetne sisu, mis tuleb võtta, et tagada püstitatud eesmärgi saavutamine, mis pealegi ei ole liidu õigusaktide koostamisel üldse harv, võimaldab liikmesriikidel valida võetava meetme *üksnes nende meetmete hulgast, mis võimaldavad selle eesmärgi saavutada*.[17]

67. Teine – veelgi olulisem – märkus rajaneb asjaolul, millele komisjon õigesti oma repliigis tähelepanu juhib, et kui anda liikmesriikide pädevatele asutustele ulatuslikum kaalutlusruum, mis ei ole seotud kinnitatud tüübiga uuesti vastavusse viimise eesmärgi saavutamisega, tähendaks see, et raamdirektiivides ja õigustloovates aktides sätestatud tüübikinnituse ühtlustatud süsteemilt võetakse *igasugune kasulik mõju*.[18] Niisuguse kaalutlusruumi olemasolu tähendaks nimelt, et liikmesriigi pädevatel asutustel on iga kord, kui neil on tegemist mittevastavusega, võimalus hinnata, missugune tähtsus anda kõnesoleva tehnilise nõude järgimisele faktilistest asjaoludest lähtudes, ning otsustada seega, kas reageerida või mitte, et viia asjaomased sõidukid taas kinnitatud tüübiga vastavusse. Tõlgendus, mille tulemus on niisugune, et riigisisesed ametiasutused ise otsustavad, missuguseid tehnilisi nõudeid õigustloovates aktides sätestatud nõuete hulgast tuleb järgida, võtaks aga tüübikinnituse ühtlustatud süsteemilt kasuliku mõju, sest kasulik mõju sõltub raamdirektiivi IV lisas loetletud *kõikide*[19] ühtlustatud tehniliste nõuete järgimisest.

68. Kokkuvõtteks võib märkida, et kui tõlgendada raamdirektiivi artiklit 30 õigesti ja nõnda, et arvesse võetakse nii selle sätte sõnastust kui ka kasulikku mõju, siis tuleb tunnistada, et riigisisestele ametiasutustele jäetud kaalutlusruumi puhul ei tohi eirata kohustust saavutada kokkulepitud tulemus, st viia asjaomased sõidukid taas vastavusse nende kinnitatud tüübiga.

69. Käsitletaval juhul ei saanud küll tüübikinnitamise tühistamist pidada kõnesoleva õigusnormi järgi kohustuslikuks, kuid riigisisesed õigusnormid, millega on raamdirektiivi artikkel 30 üle võetud, pakuvad laia valikut meetmeid, mis võimaldasid viia asjaomased sõidukid taas tüübikinnituse saanud tüüpidega 246, 176 ja 117 vastavusse (näiteks sõidukite turult tagasikutsumine ja parandamine, täiendava meetmena korraldus minna üle külmutusagensile R1234yf). Niisugustel asjaoludel ei kohustanud väljend „vajalikud meetmed“ KBA-d valima ühte *konkreetset meedet* ette nähtud meetmete hulgast, vaid *ühe nendest*.[20]

70. Kostja argumendid, et on vaja kaaluda, kas prevaleerib vajadus saavutada uuesti vastavusse viimise eesmärk nii, et asjaomastes sõidukites hakatakse taas kasutama külmutusagensit R1234yf, või selle külmutusagensi kasutamisega tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvates sõidukites kaasnev ohutusrisk, ei sea minu arvates niisugust järeldust kahtluse alla. Teiste sõnadega ei saa uuesti vastavusse viimise eesmärgi eiramist õigustada ka Saksamaa Liitvabariigi mainitud vajadus viia läbi kontrollimised, mis puudutavad ohutusriski.

71. Selles küsimuses märgin, et kostja lähtub oma arutluskäigus eeldusest, et sõidukite ohutusega seotud kaalutlused on „altruistlikud“ kaalutlused võrreldes kaalutlustega, mille kohaselt on tarvis IV lisas loetletud õigusaktides sätestatud ühtlustatud tehnilisi nõudeid. Seda võib järeldada eelkõige vasturepliigis toodud väitest, et komisjoni argumentides on nende tehniliste standardite „piiramatu formaalne järgimine“ vastandatud inimeste tervise ja elu kaitsele.

72. Minu arvates on niisugune eeldus väär ja muudab kostja arutluskäigu äärmiselt ekslikuks.

17 Kohtujuristi kursiiv. Vt selle kohta nõukogu 15. juuli 1975. aasta direktiivi 75/442/EÜ jäätmete kohta artikkel 4 („Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada jäätmete kõrvaldamine viisil, mis ei sea ohtu inimeste tervist ega kahjusta keskkonda […]“), 26. aprilli 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Itaalia (C-135/05, EU:C:2007:250, punkt 37).

18 Kohtujuristi kursiiv.

19 Kohtujuristi kursiiv.

20 Kohtujuristi kursiiv.

73. Minu meelest ei ole kahtlust, et ohutuse kaitse *langeb* põhimõtteliselt *kokku* õigusaktides sätestatud tehniliste standardite järgimisega. See saab täiesti selgeks, kui lugeda raamdirektiivi põhjendust 3, mille kohaselt tuleks õigustloovate aktidega eelkõige püüda tagada liiklusohutuse ja rahvatervise kaitse kõrge tase. Need nõuded, mis kaugeltki ei kujuta endast puhtalt formaalseid nõudeid, mille täitmata jätmist võib õigustada muude, ohutusega seotud nõuetega, selgitavad ammendavalt ohutusega seotud probleeme, mida tuleb või võib liidu seadusandja arvates silmas pidada.[21]

74. Kui õigustloovate aktidega on juba kehtestatud ohutuse tase, mida peetakse piisavaks, ei tohi liikmesriigid kindlasti tugineda ohutusega seotud põhjustele, et õigustada nende aktide sätete järgimata jätmist.

75. Järelikult ei tohi KBA tugineda vajadusele kontrollida ohutusriski, mille toob kaasa sellise külmutusagensi kasutamine, mille soojenemist põhjustav potentsiaal on alla 150 (R1234yf), et õigustada seda, et ta ei võtnud vajalikke meetmeid sellise olukorra parandamiseks, kus Daimler ei järginud kliimaseadmete direktiivi artikli 5 lõikes 4 sätestatud tehnilist nõuet, milles nõuti niisuguse külmutusagensi kasutamist. Sellest tuleneb paratamatult, et Saksamaa Liitvabariigi käitumine niisuguses olukorras kujutas endast raamdirektiivi artikli 30 rikkumist.

76. Seda järeldust ei muuda minu arvates asjaolu, et oma vastuhagis väitab Saksamaa Liitvabariik, et külmutusagensi R1234yf kasutamine Daimleri toodetavates sõidukites võib tekitada ohuolukorra, mis on vastuolus direktiiviga 2001/95.

77. Arvan nimelt, et direktiiv 2001/95 ei ole käsitletavas asjas kohaldatav. See tuleneb selgelt viitest raamdirektiivi põhjenduses 17, mille kohaselt sisaldab see viimane direktiiv tervet rida „ohutusnõudeid“ direktiivi 2001/95 artikli 1 lõike 2 tähenduses. Selles viimases artiklis, milles on sätestatud, et „[k]ui toodete suhtes kohaldatakse ühenduse õigusaktidega kehtestatud erilisi ohutusnõudeid, kohaldatakse käesolevat direktiivi *ainult nende nõuetega reguleerimata aspektide ja ohtude või ohuliikide suhtes*“,[22] on direktiiv 2001/95 kvalifitseeritud *lex generalis*'eks, mida võib kohaldada ainult siis, kui ei kohaldata *lex specialis*'t, milleks on raamdirektiiv koostoimes õigustloovate aktidega. *Lex specialis* sisaldab siiski tehnilist nõuet (ehk – kui kasutada põhjenduse 17 sõnastust – ohutusnõuet) külmutusagensi kasutamise alal, nimelt raamdirektiivi artikli 5 lõiget 4, ning direktiivi 2001/95 asemel kohaldatakse seega seda.[23]

78. Lõpuks tuleb teha üks täpsustus.

79. Nii menetluse kirjalikus etapis kui ka kohtuistungil arutasid pooled, missugune oleks pidanud olema KBA käitumine, et võtta arvesse ohutusega seotud muresid, millele Daimler viitas, ilma seejuures raamdirektiivi artiklit 30 rikkumata.

80. Selles küsimuses nõustun komisjoniga, et sel juhul oleks KBA saanud kasutada ainult võimalust, mis on liikmesriikidele antud raamdirektiivi artikliga 29.

81. See artikkel, mis paikneb raamdirektiivi XII peatükis („Kaitseklauslid“), võimaldab liikmesriikidel arvesse võtta ohte liiklusohutusele, rahvatervisele ja keskkonnale, mis on tingitud puudustest vastavates eridirektiivides või nendes sätestatud tehniliste nõuete ebaõigest kohaldamisest, lubamata siiski nendest tehnilistest nõuetest ühepoolselt erandeid teha.

21 Nagu ilmneb raamdirektiivi põhjendusest 2, on ühtlustamine raamdirektiiviga koostoimes õigustloovate aktidega ammendav („Ühenduse siseturu loomise ja toimimise eesmärgil on asjakohane asendada liikmesriikide tüübikinnituse süsteemid ühenduse tüübikinnitusmenetlusega, mis põhineb *täieliku ühtlustamise* põhimõttel“). Vt selle kohta 20. märtsi 2014. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Poola (C-639/11, EU:C:2014:173, punktid 34 ja 35).

22 Kohtujuristi kursiiv.

23 Näitena ohutusriskist, mille suhtes kohaldatakse aga direktiivi 2001/95 ja eelkõige mõistet „ohutu toode“, mis on määratletud selle artikli 2 lõike 1 punktis b, mainis komisjon kohtuistungil juhtumit, mil gaasipedaal ei tööta. Et õigusaktides ei ole tehnilisi nõudeid, mis käsitleksid gaasipedaali ehitust, kuuluks niisuguse olukorra suhtes kohaldamisele direktiiv 2001/95.

82. Eelkõige on selles sätestatud, et liikmesriigid võivad keelata maksimaalselt kuue kuu jooksul sõidukite registreerimise või müükilaskmise või kasutuselevõtu, kui i) asjaomased sõidukid on kooskõlas eridirektiivides sätestatud tehniliste nõuetega; ii) esineb „tõsine“ oht liiklusohutusele, keskkonnale või rahvatervisele ning iii) järgitakse spetsiaalset teavitamismenetlust, mis kaasab nii teised liikmesriigid kui ka komisjoni.

83. Igal juhul ka siis, kui Saksamaa Liitvabariik oleks tuginenud selle kohaldamisele (*quod non*), näib ilmne, et mitte ühtki nendest tingimustest ei saa käsitletaval juhul täidetuks pidada.

84. Leian seega, et ka liikmesriigi kohustuste rikkumise esimese väite teise osaga tuleb nõustuda.

B. Raamdirektiivi artikli 46 rikkumine

1. Poolte argumendid

85. Komisjon väidab hagis, et Daimler on rikkunud raamdirektiivi artikleid 5 ja 18. Ta tuletab sellega seoses eelkõige meelde, et artiklis 5 on sätestatud, et tootja on kohustatud tagama, et vastavate sõidukite tüübikinnitusega seotud nõudeid järgitaks pidevalt. Alates 2013. aasta jaanuarist ei toodetud tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvaid sõidukeid siiski enam nende tüübikinnitust järgides. Komisjon osundab veel, et raamdirektiivi artikli 18 lõikes 1 koostoimes IX lisaga on nähtud ette, et tootja annab tüübikinnituse valmis sõidukile üksnes siis, kui kõnesolev sõiduk on „toodetud vastavuses kinnitatud sõidukitüübiga“. Sellest tuleneb komisjoni arvates, et tootja ei saa anda välja vastavustunnistust, kui asjaomane sõiduk ei ole vastavuses kinnitatud tüübiga, nagu tunnistus kinnitab. Arvestades aga asjaolu, et alates 2013. aasta jaanuarist ei olnud tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvad sõidukid enam kinnitatud tüübiga vastavuses, ei vastanud Daimleri nendele sõidukitüüpidele välja antud vastavustunnistuses toodud kinnitus enam tegelikkusele. Komisjon meenutab selle kohta, et raamdirektiivi artiklis 46 on sätestatud, et iga liikmesriik on kohustatud määrama oma riigisiseses õiguskorras kindlaks „tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad“ karistused juhuks, kui tootjad direktiivi sätteid ei järgi. Et KBA ei võtnud komisjoni arvates Daimleri suhtes ühtegi karistusmeedet, kujutab selline tegevusetus endast raamdirektiivi artikli 46 rikkumist.

86. Saksamaa Liitvabariik vaidleb vastuhagis raamdirektiivi artikli 46 rikkumisele vastu. Ta selgitab selles küsimuses, et karistusi võib määrata üksnes siis, kui KBA andis tehnilise hindamise tulemusena korralduse ja Daimler ei täitnud seda korraldust.

87. Komisjon piirdub repliigis sellega, et rõhutab, et viimati viidatud artiklis ette nähtud karistuste määramise kohustust kohaldatakse olenemata raamdirektiivi artiklite 12 ja 30 rikkumisest.

2. Õiguslik hinnang

88. Teine rikkumine, mida Saksamaa Liitvabariigile ette heidetakse, puudutab kohustust määrata karistus raamdirektiivi sätete iga rikkumise eest, käsitletaval juhul artiklite 5 ja 18 rikkumise eest. Kokkuvõttes kohustavad need artiklid tootjat vastavalt tema kohustusele tagama, et tema sõidukite tootmine on pidevalt vastavuses tehniliste nõuetega, mille järgimisel tema tüübikinnitus põhineb, ning andma igale toodetud sõidukile välja vastavustunnistuse vastavalt kinnitatud tüübile.

89. Kõigepealt märgin, et ei Saksamaa Liitvabariigi vastuhagis ega kirjalikus menetluses esitatud vasturepliigis ei ole kuidagi vastu vaieldud seisukohale, et Daimler on rikkunud raamdirektiivi artiklites 5 ja 18 sätestatud kohustusi – asjaolu, mis näib üheselt ilmnevat ka juhtumi faktilistest asjaoludest. Seda arvestades ei peatu ma enam sellel küsimusel ning asun kohe arutama, kas võib asuda seisukohale, et Saksamaa Vabariigi käitumine kujutab endast raamdirektiivi artikli 46 rikkumist.

90. Meenutan, et selle artikli esimeses osas on nähtud ette, et liikmesriigid määravad oma riigisiseses õiguskorras kindlaks raamdirektiivi ja õigustloovate aktide rikkumise korral kohaldatavad karistused. Selle kohustuse kostja minu arvates täitis, kui võtta arvesse, et artiklis 37 EG-FGV on nähtud ette, et raamdirektiivi artiklis 46 silmas peetud rikkumiste eest karistatakse samamoodi nagu riigisisese õiguse rikkumiste eest.

91. Sama ei saa öelda selle artikli teise osa kohta, mis kohustab liikmesriike võtma kõik vajalikud meetmed, et tagada tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Kohtutoimikust ilmneb nimelt, et KBA ei määranud tootjale Daimler raamdirektiivi artiklite 5 ja 8 rikkumise eest *mitte mingit* karistust.[24] Niisugune tegevusetus kujutab endast kindlasti raamdirektiivi artikli 46 rikkumist.

92. Saksamaa Liitvabariigi vastuargumendid mind vastupidises ei veena.

93. Nende argumentide kohaselt määrab KBA raamdirektiivi artiklis 46 ette nähtud karistused alles toodetud ja turustatud mittevastavates sõidukites taas külmutusagensi R1234yf kasutamisega seotud ohtude tehnilise hindamise lõpul, kui nende sõidukite muutmise korraldus oli antud ja seda ei järgitud. Saksamaa Liitvabariik lähtub nimelt ekslikust eeldusest, et raamdirektiivi artiklite 5 ja 18 järgi tootjal lasuvate kohustuste rikkumise eest ei pea karistama automaatselt, vaid ainult tagajärjena, kui meetmeid, mille liikmesriikide pädevad asutused on raamdirektiivi artiklite 12 ja 30 kohaselt võtnud ja mille eesmärk on vastavus taastada, ei viidud ellu.

94. Minu meelest ei saa aga kahelda, et raamdirektiivi artiklis 46 ette nähtud kohustust määrata raamdirektiivi sätete rikkumise korral tõhusad proportsionaalsed ja hoiatavad karistused tuleb kohaldada *olenemata*[25] raamdirektiivi artiklites 12 ja 30 sätestatud kohustustest taastada vastavus kinnitatud tüübile.

95. Seda kinnitab – nagu komisjon oma repliigis õigesti märkis – asjaolu, et artiklil 46 on raamdirektiiviga kehtestatud süsteemi raames teistsugused eesmärgid kui artiklitel 12 ja 30. Kui need artiklid, mis peavad tagama õigustloovates aktides sätestatud tehniliste nõuete järgimise, aitavad saavutada nende eesmärke, milleks on peamiselt liiklusohutuse, rahvatervise ja keskkonna kaitse,[26] teenib artikkel 46 seeläbi, et kindlustab tüübikinnituse süsteemi tõhusa kohaldamise, peamiselt siseturu loomise ja toimimise eesmärke, mida iseloomustab aus konkurents tootjate vahel[27].

96. Kuigi käsitletav asi näitab, et kui raamdirektiivi sätte rikkumine toob kaasa mittevastavuse, on nende artiklite kumulatiivne kohaldamine mõeldav, ei saa kahtlemata väita, et artiklite 12 ja 30 ning artikli 46 rikkumise vahel esineb sõltuvussuhe ning viimases sätestatud karistuse määramise kohustus tekib ainult siis, kui ei järgitud meetmeid, mis tuli esimeste kohaselt vastavuse taastamiseks võtta.

97. Seega oleks KBA pidanud reageerima sellele, et Daimler ei täitnud kohustusi, mis tal raamdirektiivi artiklite 5 ja 18 kohaselt on, ning seda tõhusate proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste määramisega. Et Saksamaa Liitvabariik rikkus seda karistuste määramise kohustust, tuleb asuda seisukohale, et ta on rikkunud raamdirektiivi artiklit 46.

98. Euroopa Kohus peab seega liikmesriigi kohustuste rikkumise teise väitega nõustuma.

24 Kohtujuristi kursiiv. Seepärast näib mulle ilmne, et selle väljaselgitamiseks, kas karistused, mille liikmesriigid on liidu õiguse rikkumiste eest määranud, on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad, ei ole vaja lähtuda – nagu komisjon oma hagis teeb – kohtupraktikas välja töötatud kriteeriumidest.

25 Kohtujuristi kursiiv.

26 Vt raamdirektiivi põhjenduses 3 nimetatud eesmärgid.

27 Vt raamdirektiivi põhjenduses 2 nimetatud eesmärk.

C. Kliimaseadmete direktiivi eiramine tüübi 245G tüübikinnituse laiendamisega

1. Poolte argumendid

99. Komisjon märgib hagis ennekõike – viidates raamdirektiivi artiklile 14 –, et kinnitatud tüüpi võib laiendada teistele sõidukitele, mis sellest tüübist erinevad, kui need viimased sõidukid vastavad õiguslikele tingimustele, millest sõltus esialgne tüübikinnituse andmine, ja kui need võivad raamdirektiivi II lisa B-osas sätestatud kriteeriumide põhjal kuuluda selle tüübi alla. Käsitletaval juhul – mil tüüpi 245G, mis kinnitati hetkel, mil kliimaseadmete direktiiv ei olnud veel kohaldatav, laiendati sõidukitele, mis nagu tüübid 246, 176 ja 117 said tüübikinnituse (ja toodeti) hetkel, mil see direktiiv oli juba kohaldatav – ei ole need tingimused täidetud. Tegemist ei ole laiendamisega direktiivi tähenduses, vaid tüübikinnituse asendamisega laiendamise nime all, ning see tähendab seega direktiivi eiramist. Niisugust järeldust kinnitab komisjoni väitel raamdirektiivi teatavate sätete tõlgendus – sätted, milleks on artikli 6 lõige 6, milles on nähtud ette, et kinnitatud tüüpi ei saa hiljem enam uuesti kinnitada, II lisa punkt 7 ning VII ja IX lisa. Need õigusnormid välistavad tüübikinnituse asendamise võimaluse. Komisjon rõhutab selles küsimuses, et laiendamise eesmärk on võimaldada kohandada olemasolevat sõidukitüüpi uutele nõuetele, mis on kehtestatud uute sõidukite puhul seoses tehnilise progressiga, mitte kohandada kehtivaid nõudeid teatava sõidukitüübi puhul.

100. Saksamaa Liitvabariik väidab vastuhagis, et nõustudes varem eksisteerinud tüübi 245G laiendamisega sõidukitele, mis olid juba saanud tüübikinnitused, mille suhtes kohaldati kliimaseadmete direktiivi, st tüübikinnitused 246, 176 ja 117, ei soovinud KBA seda direktiivi eirata. Pealegi oli nende sõidukitüüpide tootmine 26. juuniks 2013 lõplikult lõpetatud. Seetõttu tuli sõidukeid, mida tüübi 245G laiendamistaotlus puudutab, lugeda kuuluvaks mõnda muusse tüüpi kui tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvad kinnitatud sõidukid.

101. Igal juhul rõhutab kostja, et kliimaseadmete direktiiv ei keela eelnevat tüübikinnitust laiendada. Vastupidi, kõikide sõidukite puhul kehtiv kohustus, et need peavad vastama esmakordse kasutuselevõtu hetkel selles direktiivis sätestatud nõuetele, jõustus alles 1. jaanuaril 2017. Lisaks rõhutab Saksamaa Liitvabariik, et laiendamine on raamdirektiivi artikli 45 lõikega 5 sõnaselgelt lubatud. Lõpuks väidab ta, et raamdirektiivi artikli 6 lõikega 6 ei ole kehtestatud absoluutset tüübikinnituse asendamise keeldu.

102. Repliigis kinnitab komisjon, et pärast 26. juunit 2013 toodetud tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvad sõidukid on tehniliselt samasugused nagu enne seda kuupäeva toodetud sõidukid. Asjaolu, et alates 26. juunist 2013 saavad need sõidukid teistsuguse tüübikinnituse, on seega õiguslik, mitte faktiline küsimus. Komisjon arvab sellest eeldusest lähtudes, et kostjal ei olnud õigust rahuldada Daimleri taotlust laiendada tüüpi 245G, sest see taotlus puudutas sõidukeid, mis olid juba varem saanud tüübikinnituse kui tüübid 246, 176 ja 117. Daimleri taotluse rahuldamisega rikuti komisjoni arvates seega raamdirektiivi artikli 6 lõiget 6.

2. Õiguslik hinnang

103. Kokkuvõttes puudutab kolmas rikkumine, mida Saksamaa Liitvabariigile ette heidetakse, kliimaseadmete direktiivi eiramist, mis toimus komisjoni sõnul nii, et rahuldati Daimleri taotlus laiendada tüüpi 245G – mis kiideti heaks 2008. aastal ja mille suhtes ei kehtinud seega kohustust kasutada sellele direktiivile vastavat külmutusagensit – sõidukitele, millega olid seotud juba muud tüübikinnitused (247, 176 ja 117) ning mille suhtes kehtis seega kliimaseadmete direktiiv. Kostja vaidleb komisjoni väitele vastu, kinnitades, et tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvate sõidukite tootmine lõpetati vabatahtlikult 26. juunil 2013.

104. Märgin eelkõige, et komisjon ei näidanud hagiavalduses esitatud nõuetes ära koos viitega arutatavale väitele, missugused on need tüübikinnituse ühtlustatud süsteemi sätted, mida on väidetavalt rikutud. Lugedes argumente, mille komisjon on oma menetlusdokumentides esitanud, tekib siiski mõte, et etteheidetava rikkumise õiguslik alus on asjaolu, et Daimleri laiendamistaotluse rahuldamine on vastuolus: i) raamdirektiivis sätestatud järelkontrolli süsteemiga ning ii) selle direktiiviga taotletava eesmärgiga. Seega analüüsin kordamööda kõnesoleva väite mõlemat osa.

105. Esimese osa raames märgib komisjon, et järelkontrolli viisid, mis hõlmavad piiratud kontrolli selle üle, kas tüübikinnituse saanud sõidukitüüp vastab kinnitatud tüübile, eeldavad tingimata, et kindlaks määratud sõidukid vastaksid täpselt oma kinnitatud tüüpidele ning et viimased oleksid kooskõlas tüübikinnituse andmise ajal kehtinud tehniliste nõuetega. Sel põhjusel on tüübikinnituse andmist käsitlevates õigusnormides eelkõige sätestatud, et juba tüübikinnituse saanud tüüp ei saa saada uut tüübikinnitust (raamdirektiivi artikli 6 lõige 6).[28] Teiseks on nendes ette nähtud, et igale tüübikinnituse saanud tüübile antakse valmistajatehase tähis, mis näitab tüübikinnituse saamise hetkel valitsenud õiguslikku olukorda ega tohi olla segane (raamdirektiivi II lisa punkt 7 ja VII lisa), ning et iga müüdava sõiduki kohta antakse välja vastavustunnistus, mis sisaldab samuti teavet selle õigusliku olukorra kohta (raamdirektiivi X lisa). Sellest järeldub komisjoni arvates, et raamdirektiivis, eelkõige artiklites 12 ja 30 kindlaks määratud järelkontrolli süsteem sisaldab kaudset „tüübikinnituse asendamise keeldu“, mida rikuti sellega, et KBA rahuldas Daimleri taotlused.

106. Komisjoni tõlgendus, mille tulemusena arvab ta, et tüübi 245G laiendamine, mida Daimler taotles, on järelkontrolli põhisätete, eelkõige raamdirektiivi artikli 6 lõikega 6 vastuolus, ning seda seetõttu, et tema asjaomased sõidukid olid saanud varem muud tüübikinnitused, ei ole minu silmis veenev.

107. Lisaks kõneleb sellele minu arvates vastu artikli 6 lõike 6 sisu ise.

108. Kuigi selle lõike asjakohases lõigus on tõesti ette nähtud, et tootja võib esitada ainult ühe tüübikinnituse taotluse, on selles ka täpsustatud, et nimetatud keeld kehtib „konkreetse sõidukitüübi“ suhtes. Seega võib järeldusega, millele komisjon jõudis, nõustuda ainult siis, kui on tõendatud, et asjaomased sõidukid, mida kinnitatud tüüp 245G puudutab, on raamdirektiivi II lisa B-osas nimetatud kriteeriumidest lähtudes kõik samasugused nagu varem tüüpidena 246, 176 ja 117 tüübikinnituse saanud sõidukid. Ainult niisugusel juhul võib järeldada – nagu komisjon teeb –, et Daimleri laiendamistaotlus puudutab *sõidukitüüpi*, mis on juba varem tüübikinnituse saanud, ning seega on selle taotluse KBA-poolne rahuldamine raamdirektiivi artikli 6 lõikega 6 vastuolus.

109. Pooled arutasid äsja kirjeldatud küsimust, eelkõige kohtuistungil.

110. Selles küsimuses tuleb ennekõike meelde tuletada, et kuna tegemist on käesoleva liikmesriigi kohustuste rikkumise väite põhjendatuse seisukohast peamise küsimusega, lasub tõendamiskoormis, et sõidukid tähisega 246, 176 ja 117 kuuluvad samasse tüüpi nagu sõidukid, mida puudutab 245G tüübikinnitus, komisjonil, kes peab esitama Euroopa Kohtule asjaolud, mida viimasel on rikkumise tuvastamiseks vaja.[29]

111. Nüüd näitan, miks ma arvan, ei komisjon ole seda kohustust täitnud.

28 Repliigis esitab komisjon selle artikli sisu veidi teistmoodi, kinnitades, et see kohustab liikmesriike tagama, et sõidukitele, mida laiendamine puudutab, ei ole juba taotletud mingit tüübikinnitust. See asjaolu ei muuda siiski vääraks arutluskäiku, mis käesolevas ettepanekus järgneb.

29 Vt eelkõige 27. jaanuari 2011. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Luksemburg (C-490/09, EU:C:2011:34, punkt 49).

112. Komisjoni järeldus, et tüüpidesse 245, 176 ja 117 kuuluvad sõidukid on täiesti samasugused sõidukitega, mida puudutab tüübikinnituse 245G laiendamise taotlus, näib rajanevat vastavate kaubanduslike nimetuste ja mudelite absoluutsel identsusel. Niisugusest ilmsest asjaolust ei piisa. Sõiduki „olulised konstruktsiooni ja kujustuse aspektid“ on kategooriasse M1[30] kuuluvate sõidukite puhul raamdirektiivi II lisa B-osa kohaselt koos „tootja“ ja „tootja tüübimärgistusega“ mõiste „tüüp“ üks kolmest põhielemendist. Nagu aga väidab Saksamaa Liitvabariik paljude näidete varal Euroopa sõidukitest, millel on samasugune konstruktsioon või mis on peaaegu samasugused, kuid saanud teise tüübikinnituse, soovis Euroopa Liidu seadusandja kõnesolevate faktiliste asjaolude toimumise ajal kehtinud õigusnormidega anda „tootja tüübimärgistusele“ *määrava tähtsuse*[31] tüübi ulatuse kindlaksmääramisel. Sellest järeldub, et ka juhul, kui tüüpidena 246, 176 ja 117 kinnitatud sõidukid on täiesti samasugused nagu sõidukid, mida puudutab tüübi 245G laiendamine, peaks tookord kehtinud õigusnormide kohaselt piisama sellest, et nende puhul kasutas Daimler *teistsuguseid*[32] tüübimärgistusi, et teha otsus, et tegemist on teistsuguste sõidukitega.

113. Ei ole kahtlust, et kui tegemist on selle direktiiviga, siis see annab tootjale kindla kaalutlusõiguse. Just seepärast jäetigi komisjoni 14. juuli 2011. aasta määrusega nr 678/2011 – millega asendati raamdirektiivi II lisa ning muudeti IV, IX ja XI lisa (edaspidi „määrus nr 678/2011“) – „tootja tüübimärgistus“ mõiste „tüüp“ põhitunnuste loetelust välja.[33]

114. Seega tuleb asuda samale seisukohale nagu Saksamaa Liitvabariik, et käsitletava juhtumi suhtes kohaldatavad õigusnormid annavad tegelikult tootjale õiguse otsustada, missugune on mõiste „tüüp“ ulatus.

115. Eespool märgitu põhjal olen arvamusel, et komisjon ei ole piisavalt tõendanud, et tüüpidena 246, 176 ja 117 tüübikinnituse saanud sõidukid on samasugused nagu need, mida puudutab tüübi 245G laiendamise taotlus, ning seega on nende taotluste KBA-poolne rahuldamine vastuolus raamdirektiiviga kehtestatud järelkontrolli süsteemi ja eelkõige selle artikli 6 lõikes 6 sätestatud tüübikinnituse asendamise keeluga.

116. Käesoleva väite teise osa raames kinnitab komisjon, et Daimleri tüübikinnituse laiendamise taotlus on vastuolus raamdirektiivi *eesmärkidega* ja konkreetselt eesmärgiga tagada, et uute sõidukite puhul oleks ohutuse ja keskkonnakaitse tase kõrge. Komisjoni sõnul ei järgitaks selle kaitsetaseme saavutamiseks kehtestatud nõudeid, st raamdirektiivi IV lisas loetletud õigustloovaid akte nõuetekohaselt, kui kõnesolev direktiiv lubaks laiendada teatavatele sõidukitele tüüpi, mille suhtes kohaldatakse tehnilisi nõudeid, mis näevad ette ohutuse ja keskkonnakaitse madalama taseme, kui kohaldatakse tüübi suhtes, millesse need sõidukid eelneva tüübikinnituse põhjal kuuluvad.

117. Selles küsimuses väidan, et minu arvates võivad raamdirektiivi ohutuse ja keskkonnakaitse eesmärgid takistada tüübi 245G laiendamise taotlusi rahuldamast üksnes siis, kui niisugust järeldust kinnitavad asjaolud, mis tulenevad selle direktiivi või vastavate õigustloovate aktide sätetest. On ka mõistlik eeldada, et kui Euroopa Liidu seadusandja reguleerib niisuguseid valdkondi nagu käsitletav, mida iseloomustab kõrge tehnilisus, reguleerib ta selle põhiaspekte eri- ja konkreetsete sätete abil.

30 Kategooria M1 on kategooria, millesse kuuluvad sõidukid, mida tüübi 245G laiendamise taotlus puudutab. Raamdirektiivi II lisa A-osa kohaselt, milles on määratletud sõiduki kategooriad, tähistab see kategooria „reisijateveoks konstrueeritud ja valmistatud sõidukeid, millel on lisaks juhiistmele maksimaalselt kaheksa istekohta“.

31 Kohtujuristi kursiiv.

32 Kohtujuristi kursiiv.

33 Tuleb selgitada, et II lisa uut redaktsiooni ei kohaldata käsitletava juhtumi suhtes, mil tüüp, mida laiendamistaotlusega laiendada palutakse, sai tüübikinnituse 2008. aastal, sest määruse nr 678/2011 artikli 3 lõikes 1 on üheselt sätestatud, et seda määrust kohaldatakse ainult sõidukitüüpide suhtes, mis on saanud tüübikinnituse alates 29. oktoobrist 2012. Tekstis juba märgitu täienduseks täpsustan, et II lisa juhtumi faktiliste asjaolude suhtes kohaldatava redaktsiooni kohaselt hõlmab „tüüp“ sõidukeid, mis ei erine üksteisest vähemalt tootja, tootja tüübimärgistuse ning oluliste konstruktsiooni ja kujustuse aspektide – šassii/põhjapaneel (ilmselged ja põhimõttelised erinevused), mootor (sisepõlemismootor/elektrimootor/hübriidmootor) – poolest. Seevastu praeguses redaktsioonis, mida on muudetud määrusega nr 678/2011, on sätestatud, et sõiduki „tüüp“ hõlmab sõidukeid, mille puhul on ühised valmistaja äriühingu nimi ning kerekonstruktsiooni oluliste osade projekteerimine ja montaaž (kandekere puhul).

118. Seega tuleb vastata küsimusele, kas tüübikinnituse laiendamist käsitlevaid sätteid (raamdirektiivis) või õigusnorme, mis käsitlevad niisuguse tehnilise nõude täitmist, mille kohaselt tuleb kasutada külmutusagensit globaalset soojenemist põhjustava potentsiaaliga alla 150 (kliimaseadmete direktiivis), tuleb tõlgendada nii, et see, kui rahuldatakse taotlus laiendada tüübi 245G tüübikinnitust sõidukitele, mis olid saanud juba tüübikinnituse tüüpidena 246, 176 ja 117, on kooskõlas raamdirektiivi ohutuse ja keskkonnakaitse eesmärkidega. Teiste sõnadega on vaja kontrollida, kas see direktiiv lubab mitte üksnes edasiminekut, vaid ka *ajutist tagasiminekut*[34] nende eesmärkide saavutamisel.

119. Leian, et sellele küsimusele tuleb vastata jaatavalt.

120. Kõigepealt meenutan, et raamdirektiivi artiklis 14 määratletud tüübikinnituse laiendamist käsitlevad sätted asuvad üldisemas regulatsioonis, mis paikneb omakorda selle direktiivi V peatükis ja mida kohaldatakse iga kord, kui liikmesriikide pädevad asutused otsustavad, et muudatused, mis tehti kinnitatud tüübi alla kuuluvates sõidukites pärast tüübikinnituse andmist, ei õigusta uue tüübikinnituse kasutamist.[35] Need muudatused sisaldavad „laiendamist“ siis, kui peale infopaketis salvestatud andmete lihtsa muutmise nõutakse täiendavaid kontrollimisi või uusi katsetusi, tüübikinnitustunnistuse andmed on muutunud ja jõustuvad kinnitatud sõidukitüübi suhtes kohaldatava õigustloova akti uued nõuded.

121. Artikli 14 sõnasõnalisest sisust ilmneb selgelt, et tüübikinnituse laiendamine on lihtsustatud menetlus, mida raamdirektiiv lubab tüüpiliselt kasutada just juhul, kui on vaja reageerida sellele, et jõustusid uued tehnilised nõuded, mida asjaomaste sõidukite suhtes kohaldatakse. Seevastu ei ilmne ei artiklist 14 ega ühtlustatud süsteemi ühestki teisest sättest, et taotletavale laiendamisele peab – nagu komisjon on mitu korda kinnitanud – *eelnema tehniline progress*[36] raamdirektiivi ohutust ja keskkonnakaitset käsitlevate eesmärkide poole püüdlemisel.

122. Komisjonil ei ole seega õigus, kui ta väidab, et otsuse tegemisel küsimuses, kas see, et KBA rahuldas niisugused laiendamistaotlused, nagu Daimler esitas, on raamdirektiiviga vastuolus, tuleb võtta arvesse ainuüksi seda, et sõidukid olid saanud varem tüübikinnitused – nagu sõidukid, mis vastasid tüüpidele 246, 176 ja 117 –, mis tagasid niisuguse tehnilise nõude kohaldamisega, et kasutada tuleb madala globaalset soojenemist põhjustava potentsiaaliga külmutusagensit, kõrgema ohutuse ja keskkonnakaitse taseme.

123. Mulle näib, et selle järelduse põhjendamiseks tuleb veel meenutada, et kliimaseadmete direktiivis on keskkonnakaitse eesmärgi poole püüdlemisel fluoritud kasvuhoonegaaside piiramise läbi valitud *järkjärguline*[37] lähenemine. Peale selle, et liikmesriikidel on alates 1. jaanuarist 2011 keelatud anda uusi tüübikinnitusi sõidukitele, mille globaalset soojenemist põhjustav potentsiaal on üle 150, on selles sõnaselgelt ette nähtud, et niisuguste sõidukite registreerimise, milles on kasutatud eespool viidatud õigusnormiga vastuolus olevat külmutusagensit, võivad liikmesriigid keelata *alles alates 1. jaanuarist 2017*.[38] Selle üleminekuperioodi kehtestamine tähendab siiski, et kuni 1. jaanuarini 2017 võis sõidukites, mis kuulusid enne 1. jaanuari 2011 kinnitatud tüübi alla, kasutada külmutusagensit, mis on kliimaseadmete direktiiviga vastuolus.

124. Eelnevast tuleneb, et mitte taotledes eelnevalt tüübikinnitusi asjaomastele sõidukitele, mis kuuluvad tüüpidesse 246, 176 ja 117, oleks Daimler võinud tänu sellele üleminekuperioodile saavutada üksteisele järgnevate taotluste abil tüübi 245G tüübikinnituse, mille puhul on külmutusagens kehtivate tehniliste nõuetega vastuolus, kuni 1. jaanuarini 2017. Kui niisugune käitumine – mis ilmselgelt

34 Kohtujuristi kursiiv.

35 Vt raamdirektiivi artikkel 13.

36 Kohtujuristi kursiiv.

37 Kohtujuristi kursiiv.

38 Vt raamdirektiivi artikli 5 lõige 5.

kahjustab ohutuse ja keskkonnakaitse eesmärke – on lubatud kliimaseadmete direktiiviga, arvan, et ei ole võimalik kahelda, et tüübi 245G laiendamise taotluse rahuldamist käsitletaval juhul – mille kahjustav mõju nendele eesmärkidele oleks võrreldav või isegi väiksem – ei peaks lugema nendega vastuolus olevaks, nagu väidab komisjon.

125. Vastupidist ei tõenda ka asjaolu, et tüübikinnitustaotlused, mille KBA rahuldas, puudutasid enne raamdirektiivi jõustumist (29. aprillil 2009) kinnitatud tüüpi,[39] sest selle direktiivi artikli 45 lõikes 5 on sätestatud, et selle jõustumine ei muuda kehtetuks enne 29. aprilli 2009 väljastatud tüübikinnitusi ega *takistata selliste tüübikinnituste laiendamist*.[40]

126. Selle kohta märgin veel, et just niisugused juhtumid nagu käesolev viisid komisjoni – nagu ta ise kohtuistungil sõnaselgelt kinnitas – selleni, et ta nägi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. jaanuari 2016. aasta määruse mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta ettepanekus[41] ette, et tüübikinnitused väljastatakse viieks aastaks ja seda aega ei ole võimalik pikendada[42]. Niisugune õigusnorm võimaldab nimelt vältida tüübikinnitusregulatsiooni kuritarvitusi, mille tootja võib mõningatel juhtudel kestvaks muuta, esitades korduvalt teatava tüübikinnituse laiendamise taotluse või laiendamistaotlusi kavatsusega vältida seda, et kohaldatakse uusi tehnilisi nõudeid, milles on nähtud ette kõrgem ohutuse ja keskkonnakaitse tase.

127. Kokkuvõttes arvan, et asjaolu, et KBA rahuldas taotluse laiendada tüüpi 245G sõidukitele, mis olid juba varem tüübikinnituse saanud tüüpidena 246, 176 ja 117, ei ole vastuolus ei ohutuse ega keskkonnakaitse eesmärkidega, mida raamdirektiiviga taotletakse.

128. Seepärast olen veendunud, et Euroopa Kohus peab kolmanda kohustuste rikkumisega seotud väite tagasi lükkama.

V. Ettepanek

129. Esitatud põhjendustest lähtudes teen seega Euroopa Kohtule ettepaneku langetada järgmine otsus:

– Saksamaa Liitvabariik on rikkunud kohustusi, mis tulenevad direktiivi 2007/46/EÜ artiklitest 12 ja 30, sellega, et ta jättis võtmata meetmed, mis olid vajalikud, et viia tüüpidesse 246, 176 ja 117 kuuluvad sõidukid taas nende kinnitatud tüüpidega vastavusse.

– Saksamaa Liitvabariik on rikkunud raamdirektiivi artiklist 46 tulenevad kohustusi sellega, et ta jättis võtmata meetmed, mis olid vajalikud, et kohaldada karistusi selle direktiivi artiklite 5 ja 18 rikkumiste eest, mille Daimler toime pani.

– Ülejäänud osas jätta hagi rahuldamata.

– Mõista Saksamaa Liitvabariigilt välja kaks kolmandikku Euroopa Komisjoni kohtukuludest ja jätta kaks kolmandikku tema oma kohtukuludest tema enda kanda. Mõista Euroopa Komisjonilt välja üks kolmandik Saksamaa Liitvabariigi kohtukuludest ja jätta üks kolmandik tema enda kohtukuludest tema enda kanda.

39 See ilmneb raamdirektiivi artikli 45 lõikest 1 koostoimes XIX lisaga.

40 Kohtujuristi kursiiv.

41 COM(2016) 31 final.

42 Vt ettepaneku artikkel 33.