



Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU MÄÄRUS (teine koda)

22. jaanuar 2020*

Tühistamishagi – CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise kehtetuks tunnistamine – Ökoinnovatsioon – Määrus (EÜ) nr 443/2009 – Rakendusmäärus (EL) nr 725/2011 – Vaidlustamatu akt – Ettevalmistav meede – Vastuvõetamatus

Kohtuasjas T-751/18,

Daimler AG, asukoht Stuttgart (Saksamaa), esindajad: advokaadid N. Wimmer, C. Arhold ja G. Ollinger,

hageja,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: J.-F. Brakeland ja A. Becker,

kostja,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue tühistada komisjoni 22. oktoobri 2018. aasta kiri Ares(2018) 5413709, milles teatati Bosch HED EL 7-150 ja 175 plus suure kasuteguriga vahelduvvoolugeneraatoritega varustatud Daimler AG sõiduautodele antud ökoinnovatsiooni kasutamise saadud CO₂-heite vähenemise kehtetuks tunnistamisest,

ÜLDKOHUS (teine koda),

koosseisus: koja president V. Tomljenović (ettekandja), kohtunikud P. Škvařilová-Pelzl ja I. Nömm,

kohtusekretär: E. Coulon,

on teinud järgmise

määruse

Õiguslik raamistik

- 1 Vastavalt Euroopa Liidu seatud eesmärgile vähendada väikesõidukite CO₂-heidet, tagades samal ajal ka siseturu tõhusa toimimise, võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu 23. aprillil 2009 vastu määruse (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT 2009, L 140, lk 1).

* Kohtumenetluse keel: saksa.

- 2 Selle eesmärgi saavutamiseks on määruse nr 443/2009 artiklis 4 nähtud ette, et 1. jaanuaril 2012 algaval kalendriaastal ja kõigil järgnevatel kalendriaastatel tagab iga sõiduautode tootja, et tema CO₂-eriheite keskmine tase ei ületa tema eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt nimetatud määruse I lisale või, kui tootja suhtes kohaldatakse sama määruse artikli 11 kohast erandit, vastavalt kõnealusele erandile.
- 3 Tootja CO₂-eriheite sihttaseme kindlaksmääramine toimub vastavalt määruse nr 443/2009 artiklile 4 koostoimes nimetatud määruse I lisaga. Lisaks selgitavad liikmesriigid tootja CO₂-eriheite keskmise taseme kindlaksmääramisel välja andmed, millele viidatakse määruse nr 443/2009 artiklis 8 koostoimes nimetatud määruse II lisaga, eeskätt andmed iga oma territooriumil eelneval kalendriaastal registreeritud uue sõiduauto CO₂-heite kohta, nagu on kindlaks määratud sõiduauto tüübikinnituse ja kantud sõiduauto vastavustunnistusse, mis on ette nähtud 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 (raamdirektiiv) (ELT 2007, L 263, lk 1), artiklis 18.
- 4 Euroopa Komisjon kannab need andmed avalikku registrisse. Vastavalt määruse nr 443/2009 artikli 8 lõikele 4 arvutab ta iga aasta 30. juuniks iga tootja kohta esialgu välja CO₂-eriheite keskmise taseme eelneval kalendriaastal, tootja eriheite sihttaseme eelneval kalendriaastal ning erinevuse nende kahe väärtuse vahel ning edastab need andmed nimetatud tootjatele.
- 5 Pärast sellest teavitusest kolme kuu möödumist, mille jooksul võib tootja anda teada andmetes esinenud võimalikest vigadest, komisjon kas kinnitab esialgsete arvutuste tulemused või muudab neid hiljemalt iga aasta 31. oktoobriks vastavalt määruse nr 443/2009 artikli 8 lõikele 5. Lõplikud andmed esitab ta ametlikus otsuses ning avaldab need nimetatud määruse artiklis 10 viidatud nimekirjas, milles on iga tootja kohta esitatud tootja eriheite sihttase eelnevaks kalendriaastaks, tootja CO₂-eriheite keskmine tase eelneval kalendriaastal ning erinevus nende kahe väärtuse vahel.
- 6 Kui tootja CO₂-eriheite keskmine tase ületab tootja eriheite sihttasest kõnealusel aastal, kohaldab komisjon määruse nr 443/2009 artiklis 9 ette nähtud ülemääraste heitkoguste maksu. Selle maksu sissenõudmisel tugineb komisjon nimetatud määruse artikli 8 lõike 5 kohaselt kindlaks määratud ja ametlikult esitatud andmetele.
- 7 Lisaks keskkonnakaitsele on määruses nr 443/2009 ette nähtud uute sõiduautode CO₂-heite vähendamise eesmärgiks siseturu nõuetekohane toimimine ning sellega soovitakse eeskätt innustada investeringuid uutesse tehnoloogiatesse. Seega, Euroopa autotööstuse pikaajalise konkurentsivõimele kaasa aitamiseks „edendatakse määruses aktiivselt ökoinnovatsiooni ja võetakse arvesse tulevast tehnoloogia arengut“ (vt määruse nr 443/2009 põhjendus 13).
- 8 Sellest tulenevalt on määruse nr 443/2009 artiklis 12, mis käsitleb ökoinnovatsiooni, nähtud ette, et uuenduslike tehnoloogiate kasutamise saavutatud CO₂-heite vähenemist võetakse arvesse. Selleks arvestatakse tootja CO₂-eriheite keskmise taseme arvutamisel see vähenemine maha nende sõiduautode CO₂-eriheitest, mille puhul kasutati uuenduslikke tehnoloogiaid.
- 9 Selleks võttis komisjon 25. juulil 2011 vastu rakendusmääruse (EL) nr 725/2011, millega kehtestatakse sõiduautode vähese CO₂-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise kord vastavalt määrusele (EÜ) nr 443/2009 (ELT 2011, L 194, lk 19).
- 10 Selleks et tootja CO₂-eriheite keskmise taseme kindlakstegemisel vähendada CO₂-heidet uuendusliku tehnoloogia alusel, võib tootja taotleda komisjonilt uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmist. Selleks tuleb tal esitada uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmise taotlus, mis sisaldab rakendusmääruse nr 725/2011 artiklis 4 loetletud elemente. Komisjon hindab seda taotlust vastavalt sama määruse artiklile 10 ja vajaduse korral teeb otsuse uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmise kohta. Selles otsuses täpsustatakse rakendusmääruse

nr 725/2011 artikli 11 kohaseks CO₂-heite sertifitseerimiseks vajalik teave, võttes arvesse erandeid üldsuse õigusest tutvuda dokumentidega, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määruse (EÜ) nr 1049/2001 üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele (EÜT 2001, L 145, lk 43; ELT eriväljaanne 01/03, lk 331).

- 11 Sõiduautode tootja, kes oma eriheite sihttaseme saavutamiseks soovib saada CO₂-eriheite keskmise taseme vähendamist tulenevalt määruse nr 443/2009 artikli 12 tähenduses ökoinnovatsiooni kasutamise saavutatud CO₂-heite vähenemisest, võib seejärel komisjoni konkreetse ökoinnovatsiooni heakskiitmisotsusele viidates nõuda direktiivis 2007/46 viidatud liikmesriigi pädevalt tüübikinnitusasutuselt oma sõiduautodes selle ökoinnovatsiooni kasutamise saadud CO₂-heite vähenemise sertifitseerimist vastavalt rakendusmääruse nr 725/2011 artikli 11 lõikele 1. CO₂-heite vähenemine, mis on sõidukitüüpidele sertifitseeritud, mainitakse ära ka vastavates liikmesriigi pädeva tüübikinnitusasutuse väljastatud tüübikinnitusdokumentides ja tootja väljastatud asjaomaste sõiduautode vastavustunnistuses.
- 12 Mis puudutab liikmesriigi pädeva tüübikinnitusasutuse läbi viidud CO₂-heite vähenemise sertifitseerimist ja tootja CO₂-eriheite keskmise taseme kindlaksmääramiseks CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise arvessevõtmist, siis on rakendusmääruse nr 725/2011 artiklis 12 nähtud ette, et komisjon vaatab sertifikaadid läbi *ad hoc*-korras. Selle *ad hoc*-kontrollimise üksikasjad ja sellest tulenevad võimalikud tagajärjed on määratletud selle artikli lõigetes 1–3.

Vaidluse taust ja asjaolud, mis leidsid aset pärast hagi esitamist

- 13 Komisjoni võttis 30. jaanuaril 2015 vastu rakendusotsuse (EL) 2015/158, millega lubatakse kasutada kahte Robert Bosch GmbH uudse tehnilise lahendusega suure kasuteguriga vahelduvvoolugeneraatorit sõiduautode CO₂-heite vähendamiseks vastavalt määrusele nr 443/2009 (ELT 2015, L 26, lk 31).
- 14 Hageja, Daimler AG, on Saksa autotootja, kes varustab teatavad sõiduautod Robert Boschi suure kasuteguriga vahelduvvoolugeneraatoritega (edaspidi „vaidlusalune ökoinnovatsioon“).
- 15 Hageja esitas taotluse vastavalt rakendusmääruse nr 725/2011 artiklile 11, mis käsitleb ökoinnovatsiooni kasutamise saavutatud CO₂-heite sertifitseerimist, ja sai Kraftfahrt-Bundesamtilt (KBA, Saksamaa transpordiamet) sertifikaadi CO₂-heite vähenemise kohta, mis on saavutatud ökoinnovatsiooni kasutamisega tema teatavatel sõidukitel.
- 16 Komisjon viis 2017. aasta jooksul vastavalt rakendusmääruse nr 725/2011 artiklile 12, mis käsitleb sertifikaatide läbivaatamist, läbi hageja vaidlusaluse ökoinnovatsiooni kasutamise saadud CO₂-heite vähenemise sertifikaatide *ad hoc*-kontrolli.
- 17 Komisjon tuvastas, et KBA sertifitseeritud CO₂-heite vähenemised olid palju suuremad kui need CO₂-heite vähenemised, mida sai tõendada, kasutades katsemeetodit, mis on ette nähtud rakendusotsuse 2015/158 artikli 1 lõikes 3, koostoimes komisjoni 27. juuni 2013. aasta rakendusotsuse 2013/341/EL, millega lubatakse kasutada tehnoloogial Valeo Efficient Generation põhinevat vahelduvvoolugeneraatorit kui uuenduslikku tehnikat sõiduautode CO₂-heite vähendamiseks vastavalt määrusele nr 443/2009 (ELT 2013, L 179, lk 98), lisaga.
- 18 Komisjon teavitas 7. märtsi 2018. aasta kirjas hagejat tuvastatud lahknevustest ja määras talle 60päevase tähtaja selle kohta tõendite esitamiseks, et CO₂-heite sertifitseeritud vähenemised on korrektsed.
- 19 Hageja teatas 16. märtsil 2018 selle 7. märtsi 2018. aasta kirja kättesaamisest ja tegi komisjonile ettepaneku telefonivestluseks.

- 20 Esimene kõne toimus 6. aprillil 2018 ning selle käigus andis hageja teada oma kavatsusest esitada faktid selgitaksid komisjoni *ad hoc*-kontrollimise käigus tuvastatud erinevust.
- 21 Pärast ühelt poolt hageja ja vaidlusaluse ökoinnovatsiooni tootja ning teiselt poolt hageja ja komisjoni vahelist kirjavahetust tegi komisjon 28. mail 2018 olukorrast kokkuvõtte ning palus hagejal esitada talle uued märkused ja teatavad dokumendid.
- 22 Pärast järjekordset kirjavahetust hageja ja komisjoni vahel toimus 24. juulil 2018 hageja, vaidlusaluse ökoinnovatsiooni tootja ja komisjoni vahel teine telefonivestlus, mille käigus arutati põhjalikult lahknevuste põhjusi CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise ja komisjoni *ad hoc*-uurimise käigus ilmnenu vähenemise vahel.
- 23 Komisjon tegi 22. oktoobri 2018. aasta kirjas Ares(2018) 5413709, milles teavitati Bosch HED EL 7-150 ja 175 plus suure kasuteguriga vahelduvvoolugeneraatoritega varustatud Daimler AG sõiduautodele antud ökoinnovatsiooni kasutamise saadud CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise kehtetuks tunnistamisest (edaspidi „vaidlustatud akt“), hagejale sisuliselt teatavaks, et pärast tema kirjavahetust hageja ja vaidlusaluse ökoinnovatsiooni tootjaga jõudis ta järeldusele, et CO₂-heite vähenemise tasemete puhul tuvastatud erinevused on tingitud erinevatest kasutatud katsemeetoditest. Sellest tulenevalt andis komisjon hagejale teada, et CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist viitega komisjoni rakendusotsusele 2015/158 ei saadud 2017. kalendriaasta CO₂-eriheite keskmise taseme arvutamisel arvesse võtta. Lõpetuseks palus komisjon hagejal kontrollida asjaomaste sõiduautode nimekirja ja anda talle kõikidest vigadest või väljajätmistest teada ühe kuu jooksul alates nimetatud kirja kättesaamisest.
- 24 Hageja kinnitas 22. novembri 2018. aasta kirjas asjaomaste sõiduautode nimekirja ja esitas vastuväites komisjoni järeldustele vaidlustatud aktis.
- 25 Komisjon vastas 7. veebruari 2019. aasta kirjas märkustele, mille hageja oli sõnastanud oma 22. novembri 2018. aasta kirjas.
- 26 Lisaks võttis komisjon 3. aprillil 2019 vastu rakendusotsuse (EL) 2019/583, millega kinnitatakse vastavalt määrusele nr 443/2009 sõiduautode tootjakohase keskmise CO₂-eriheite ja eriheite sihttaseme esialgsed arvutused 2017. kalendriaasta kohta ning teatavate Volkswageni heiteühendusse kuuluvate tootjate puhul 2014., 2015. ja 2016. kalendriaasta kohta või muudetakse neid (ELT 2019, L 100, lk 66). Nimetatud otsuse põhjenduses 13 on märgitud, et vaidlusalusest ja hageja kasutatud ökoinnovatsioonist tulenevat CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist ei tohiks arvesse võtta teda puudutava keskmise eriheite arvutamisel.

Menetlus ja poolte nõuded

- 27 Hageja esitas käesoleva hagi hagiavaldusega, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 21. detsembril 2018.
- 28 Komisjon esitas 18. märtsil 2019 Üldkohtu kantseleisse saabunud eraldi dokumendiga Üldkohtu kodukorra artikli 130 lõike 1 alusel vastuvõetamatuse vastuväite.
- 29 Hageja esitas oma seisukohad selle vastuväite kohta 6. mail 2019.
- 30 Hagiavalduses palub hageja Üldkohtul:
- tühistada vaidlustatud akt;
 - mõista kohtukulud välja komisjonilt.

- 31 Vastuvõetamatuse vastuväites palub komisjon Üldkohtul:
- jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata;
 - mõista kohtukulud välja hagejalt.
- 32 Oma seisukohtades vastuvõetamatuse vastuväite kohta palub hageja Üldkohtul:
- lükata vastuvõetamatuse vastuväide tagasi;
 - määrata komisjonile uus tähtaeg kostja vastuse esitamiseks.
- 33 Menetlust korraldava meetmena palus Üldkohus (endine seitsmes koda) komisjonil vastata kirjalikult kolmele küsimusele. Komisjon täitis selle nõude ettenähtud tähtaja jooksul.
- 34 Kuna Üldkohtu kodukorra artikli 27 lõike 5 kohaselt oli Üldkohtu kodade koosseisu muudetud, määrati käesolev kohtuasi ümber teisele kojale.

Õiguslik käsitlus

- 35 Kodukorra artikli 130 lõigete 1 ja 7 kohaselt võib Üldkohus lahendada vastuvõetamatuse või pädevuse küsimuse ilma sisulist vaidlust käsitlemata, kui kostja seda taotleb. Kuna käesolevas asjas on komisjon palunud lahendada vastuvõetamatuse küsimuse, leidis Üldkohus, et tal on toimikus piisavalt andmeid, ja otsustas lahendada asja menetlust jätkamata.
- 36 Vastuvõetamatuse vastuväite põhjenduseks väidab komisjoni sisuliselt esiteks seda, et vaidlustatud akt ei ole hageja suhtes mingit siduvat õiguslikku mõju, millest tulenevalt ei ole huve kahjustava akti puudumise tõttu olemas hagi esitamiseks kehtivat alust ERTL artikli 263 tähenduses. Sellega seoses väidab komisjon sisuliselt seda, et õiguslik mõju on ainult rakendusotsusel 2019/583, millega kehtestati õiguslikult siduval viisil hageja CO₂-eriheite keskmine tase aastaks 2017. Teiseks leiab ta, et hagejal puudub igasugune põhjendatud huvi, isegi kui võtta arvesse tema õigust tõhusale õiguskaitsevahendile kohtus vastavalt Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklile 47.
- 37 Hageja vaidleb komisjoni argumentidele vastu. Ta väidab, et vaidlustatud akt mõjutab iseenesest otseselt tema õiguslikku olukorda ning seda sõltumata rakendusotsusest 2019/583. Nimelt on komisjon vaidlustatud aktis põhimõtteliselt ja õiguslikult siduval viisil juba otsustanud, et vaidlusaluse ökoinnovatsiooni kasutamise saavutatud CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist ei pea hageja kasuks arvesse võtma. Sellest tulenevalt ei saa hagejat paluda esitada vastuväiteid selle otsuse kohaldamisele rakendusotsuse 2019/583 alusel.
- 38 ERTL artikli 263 kohaselt võivad tühistamishagi esemeks olla õigusaktid – välja arvatud soovitusel ja arvamused –, mille eesmärk on tekitada õiguslikke tagajärgi kolmandatele isikutele.
- 39 Selleks et kindlaks teha, kas akti peale saab tühistamishagi esitada, tuleb lähtuda selle akti enda sisust, kuna vorm, milles see akt on tehtud, ei oma põhimõtteliselt tähtsust. Selles osas käsitatakse aktidena või otsustena, mille peale võib esitada tühistamishagi, üksnes meetmeid, mille eesmärk on tekitada siduvaid õiguslikke tagajärgi, mis võivad hageja huve riivata, muutes selgelt tema õiguslikku olukorda (19. jaanuari 2017. aasta kohtuotsus komisjon vs. Total ja Elf Aquitaine, C-351/15 P, EU:C:2017:27, punktid 35 ja 36).
- 40 Täpsemalt, kui tegemist on selliste aktide või otsustega, mis tehakse mitmeastmelise, asutusesisese menetluse käigus, siis on vaidlustatavateks aktideks põhimõtteliselt ainult need meetmed, mis väljendavad asjaomase institutsiooni lõplikku seisukohta selle menetluse lõpus, ning vaidlustatavad ei

ole vahemeetmed, millega valmistatakse ette lõplikku otsust (11. novembri 1981. aasta kohtuotsus IBM vs. komisjon, 60/81, EU:C:1981:264, punkt 10, ja 27. juuni 1995. aasta kohtuotsus Guérin automobiles vs. komisjon, T-186/94, EU:T:1995:114, punkt 39).

- 41 Teisiti oleks asi siis, kui ettevalmistava menetluse raames antud aktid või otsused lõpetavad erimenetluse, mis erineb sellest menetlusest, mis peab võimaldama asutusel teha asjas sisulise otsuse (11. novembri 1981. aasta kohtuotsus IBM vs. komisjon, 60/81, EU:C:1981:264, punkt 11, ja 9. juuni 2004. aasta kohtumäärus Camós Grau vs. komisjon, T-96/03, EU:T:2004:172, punkt 30).
- 42 Lisaks ei saa vaheakti edasi kaevata juhul, kui on tõendatud, et selle akti õigusvastasusele võib viidata hagi, mis esitatakse selle lõppotsuse peale, mille koostamise etapp see akt on. Sel juhul tagab menetlust lõpetava otsuse peale esitatav hagi piisava kohtuliku kaitse (13. oktoobri 2011. aasta kohtuotsus Deutsche Post ja Saksamaa vs. komisjon, C-463/10 P ja C-475/10 P, EU:C:2011:656, punkt 53; vt selle kohta ka 11. novembri 1981. aasta kohtuotsus IBM vs. komisjon, 60/81, EU:C:1981:264, punkt 12, ja 24. juuni 1986. aasta kohtuotsus AKZO Chemie ja AKZO Chemie UK vs. komisjon, 53/85, EU:C:1986:256, punkt 19).
- 43 Seega on vaja uurida, kas vaidlustatud akt mõjutab hageja huve, muutes oluliselt tema õiguslikku olukorda, ning on sellisena huve kahjustav akt.
- 44 Sellele küsimusele vastamiseks tuleb esiteks analüüsida õiguslikku raamistikku, kuhu vaidlustatud akt ja rakendusotsus 2019/583 paigutuvad, enne kui teiseks uurida nimetatud akti sisu.
- 45 Esimeseks tuleb õiguslikku raamistikku puudutavas osas rõhutada, et käesoleval juhul viidati määruse nr 443/2009 artiklis 12 kehtestatud ja rakendusmäärusega nr 725/2011 reguleeritud ökoinnovatsioonile.
- 46 Nagu eespool punktides 7 ja 8 on märgitud, edendatakse määruses nr 443/2009 ökoinnovatsiooni arengut, nähes artiklis 12 tootjatele ette võimaluse vähendada oma CO₂-eriheite keskmist taset, kui nad varustavad oma sõidua autod CO₂-heite vähendamist võimaldava innovatiivse tehnoloogiaga. Tegemist on seega stimuleerimiskavaga, mis kehtestati ökoinnovatsiooni investeerivate tootjate soodustamiseks. Määruse nr 443/2009 artikli 12 lõikes 2 on lisaks ette nähtud, et komisjon võtab rakendusaktidega vastu väikesõidukite CO₂-heite vähendamist võimaldavate uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise menetlust käsitlevad üksikasjalikud sätted.
- 47 Selline oli rakendusmääruse nr 725/2011 vastuvõtmise taust. Sellega seoses tuleb märkida, et rakendusmääruse nr 725/2011 artikli 1 kohaselt on selle määruse eesmärk kehtestada sõiduaudote vähese CO₂-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise taotlemise ja hindamise menetlus vastavalt määruse nr 443/2009 artiklile 12.
- 48 Sellest tulenevalt on innovatiivse tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmise menetlus ja rakendusmääruses nr 725/2011 ette nähtud ökoinnovatsiooni kasutamisega saadud CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise menetlus lahutamatu seotud tootjate CO₂-eriheite keskmise taseme arvutamisega, nagu on määratletud määruses nr 443/2009. Sellega seoses tuleb märkida, et ökoinnovatsioonina heakskiitmise ja rakendusmääruse nr 725/2011 alusel tootja saadud CO₂-heite vähenemise sertifitseerimise ainus eesmärk on vähendada tootja eriheite keskmist taset ning neid saab kasutada vaid määruse nr 443/2009 kontekstis.
- 49 Selle kohta tuleb märkida, et rakendusotsused, mille komisjoni rakendusmääruses nr 725/2011 ette nähtud heakskiitmismenetluse tulemusel vastu võttis, tuginevad määruse nr 443/2009 artikli 12 lõikele 4 ning nende pealkirjades on sõnaselgelt viidatud, et nende eesmärk on kiita innovatiivse tehnoloogiana heaks tehnoloogia, mis võimaldab vähendada väikesõidukite CO₂-heidet.

- 50 Seega kehtestatakse rakendusmääruses nr 725/2011 ökoinnovatsiooni õiguslik raamistik määruse nr 443/2009 kohaldamise kontekstis, ja konkreetsemalt tootjate CO₂-eriheite keskmise taseme arvutamiseks.
- 51 Teisena tuleb vaidlustatud akti sisu kohta märkida, et nagu ka eespool punktides 16–23 on sedastatud, tehti see hagejale teatavaks pärast komisjoni läbi viidud *ad hoc*-uurimist vastavalt rakendusmääruse nr 725/2011 artiklile 12. Selle aktiga tegi komisjon hagejale sisuliselt teatavaks, et pärast kirjavahetust hageja ja vaidlusaluse ökoinnovatsiooni tootjaga jõudis ta järeldusele, et CO₂-heite vähenemise tasemete vahel tuvastatud erinevused on tingitud erinevatest kasutatud katsemeetoditest. Sellest tulenevalt andis komisjon hagejale teada, et CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist viitega komisjoni rakendusotsusele 2015/158 ei saadud 2017. kalendriaasta CO₂-eriheite keskmise taseme arvutamisel arvesse võtta. Lõpetuseks palus komisjon hagejal kontrollida asjaomaste sõiduautode nimekirja ja anda talle kõikidest vigadest või väljajätmistest teada ühe kuu jooksul alates nimetatud kirja kättesaamisest.
- 52 Hageja märgib, et rakendusmääruse nr 725/2011 artikkel 12, millel vaidlustatud akt põhineb, teeb komisjonile kättesaadavaks konkreetse, vajadusest lähtuva kontrollimenetluse ja annab talle õiguse otsustada, et ei arvesta tootja järgmise kalendriaasta CO₂-eriheite keskmise taseme arvutamisel CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist. Hageja väidab, et õigus teha otsus mitte arvestada sertifitseeritud vähenemist kujutab seaduse ülesehitusest tulenevalt endast seega lõppu rakendusmääruse nr 725/2011 artiklis 12 viidatud kontrollimenetlusele, mis erineb määruse nr 443/2009 artiklis 12 ette nähtud menetlusest. Järelikult tuleb vaidlustatud aktis komisjoni tehtud viidet rakendusmääruse nr 725/2011 artiklile 12 – koos deklaratsiooniga, mille kohaselt CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist ei saa arvesse võtta – käsitada otsusena rakendusmääruse nr 725/2011 artikli 12 lõike 2 alusel, mis annab komisjonile just selle õiguse.
- 53 Täpsemalt rõhutab hageja, et võttes arvesse selle konteksti ja viidet rakendusmääruse nr 725/2011 artiklile 12, tuleks vaidlustatud akti neljanda lõigu lauses „*As a result, the Commission hereby notifies you of the eco-innovation CO₂ savings certified by reference to Implementing Decision (EU) 2015/158 that may not be taken into account for the calculation of the average specific emissions of Daimler AG in 2017*“ (Sellest tulenevalt teatab komisjon teile käesolevaga ökoinnovatsiooni kasutamise saadud ja viitega rakendusotsusele (EL) 2015/158 sertifitseeritud CO₂-heite vähenemisest, mida ei saa Daimler AG 2017. aasta eriheite keskmise taseme arvutamisel arvesse võtta) kasutatud väljendit „*may not*“ mõista kui põhimõttelist kinnitust ja mitte kui lihtsat „*etteteatamist*“ või pelgalt tulevase meetme võimalust.
- 54 Nende argumentidega ei saa siiski nõustuda.
- 55 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et rakendusmääruse nr 725/2011 artiklis 12 on sätestatud järgmist:
- „1. Komisjon tagab, et sertifikaate ja üksikutele sõidukitele omistatud CO₂-heite vähenemist kontrollitakse vastavalt vajadusele.
- Avastades erinevuse sertifitseeritud CO₂-heite vähenemise ja sellise vähenemise vahel, mida ta on vastavat katsemeetodit või meetodeid kasutades kontrollinud, teatab komisjon oma leiust tootjale.
- Kui komisjon avastab katsemetoodikas või uuenduslikus tehnoloogias kõrvalekaldeid või lahknevusi (või antakse talle neist teada), mis erinevad teabest, mida ta oli saanud uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmise taotluse osana, võib ta sellest tootjat teavitada.
- Tootja võib 60 päeva jooksul pärast teate kättesaamist esitada komisjonile sertifitseeritud CO₂-heite vähenemise õigsust näitavad tõendid. Komisjoni nõudel tuleb esitada aruanne artikli 7 lõikes 3 osutatud erinevate ökoinnovatsioonide koostoime kohta.

2. Kui lõikes 1 osutatud tõendeid ettenähtud aja jooksul ei esitata või kui komisjon leiab, et esitatud tõendid ei ole rahuldavad, võib ta otsustada, et ei arvesta kõnealuse tootja järgmise kalendriaasta eriheite keskmise taseme arvutamisel sertifitseeritud CO₂-heite vähenemist.
3. Tootja, kelle CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist enam ei arvestata, võib asjaomastele sõidukitele taotleda uut sertifitseerimist vastavalt artiklis 11 sätestatud menetlusele või nõuda artikli 12a kohaselt heakskiitva otsuse muutmist, esitades vajalikud tõendavad dokumendid, mis kinnitavad katsete meetodika asjakohasust ja uuendusliku tehnoloogia abil saavutatud CO₂-heite vähenemise määra.“
- 56 Teisena tuleb märkida, et 22. oktoobri 2018. aasta vaidlustatud akti kontekstis tegi komisjon just hageja 2017. aasta CO₂-erihite keskmise taseme arvutamisega seoses teatavaks, et vaidlusaluse ökoinnovatsiooniga seotud vähenemise kontrollimine ei võimaldanud tal jõuda samadele tulemustele kui need, mille esitas hageja, ning sellest tulenevalt võis komisjon jätta arvestamata CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist.
- 57 Lisaks, kuigi vaidlustatud aktis tehakse hagejale teatavaks komisjoni 2017. aasta kohta tehtud järelduste võimalikud tagajärjed, on ikkagi nii, nagu ka vaidlustatud aktist nähtub, et käesoleval juhul ainus CO₂-heite vähenemise puhul tuvastatud puuduste korral ette nähtud tagajärg on komisjoni poolt tootja erihite keskmise taseme arvutamisel CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise tähelepanuta jätmine.
- 58 Seega määrab komisjon just niisugust arvutamist silmas pidades kindlaks, kas nimetatud vähenemine tuleb jätta arvesse võtmata. Sellest seisukohast lähtudes on CO₂-heite sertifitseeritud vähenemine andmed, samuti nagu muud andmed, mille liikmesriigid on kogunud ja komisjonile edastanud vastavalt määruse nr 443/2009 artikli 8 lõigetele 1 ja 2. Seega, nagu komisjon vastuses menetlust korraldava meetmena tõstatatud küsimusele rõhutas, on tootja heitkoguste arengu kindlaksmääramisel selle uurimine, kas ökoinnovatsiooni kasutamise saadud CO₂-heite vähenemist on arvestatud vastavalt määruse nr 443/2009 artiklile 12, asjaomase tootja CO₂-heite keskmise taseme arvutamise lahutamatu osa, nagu on ette nähtud määruse nr 443/2009 artiklis 8. Seetõttu, nagu märkis ka komisjon, langeb CO₂-heite sertifitseeritud vähenemisega arvestamist või arvestamata jätmist puudutav otsus tingimata kokku määruse nr 443/2009 artikli 8 lõikes 5 viidatud otsuse vastuvõtmisega.
- 59 Selles mõttes hõlmab määruse nr 443/2009 artiklis 8 ette nähtud arvutamise protsess samal ajal nii seda, et tehakse kindlaks arvesse võetavad andmed, kui ka seda, et niisugustele andmetele kohaldatakse matemaatilisi valemeid, mistõttu ei saa järeldada, et komisjon võtab arvesse võetavate andmete kohta vastu ühe otsuse ja arvutamise enda kohta ühe teise, eraldiseisva otsuse. Neil asjaoludel on vaidlustatud akt – kuivõrd selles nähakse ette nimetatud vähenemist mitte arvestada – üksnes ettevalmistav meede menetluses, mille tulemusel võetakse määruse nr 443/2009 artikli 8 alusel vastu otsus tootja erihite keskmise taseme arvutamise kohta.
- 60 Asjaolu, et vaidlustatud aktist tuleneb tõepoolest, et komisjon jõudis CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise osas järeldusele ning et see järeldus võis mõjutada hageja CO₂-erihite keskmise taseme arvutamist, ei tähenda siiski, et tegemist oleks lõpliku otsusega, mis võeti vastu menetluses, mis erineb sellest, mille tulemusel võeti vastu rakendusotsus 2019/583. Asjaolu, et vaidlustatud aktis on nimetatud just tulevast hageja CO₂-erihite keskmise taseme arvutamist, näitab, et vaidlustatud akt ei olnud lõplik ja see on vaid üks etapp menetluses, mille tulemusena peaks välja arvutatama hageja CO₂-erihite keskmise tase. Selle kohta tuleb märkida, et määruse nr 443/2009 artikli 8 lõikes 4 on ette nähtud, et komisjon teavitab iga tootjat oma esialgsetest arvutustest asjaomase tootja kohta, et tootja saaks nimetatud määruse artikli 8 lõike 5 kohaselt teavitada teda arvutamisel arvesse võetavates andmetes esinenud vigadest. Seega on vaidlustatud akti kaudu hageja teavitamine osa avatud dialogist komisjoni ja tootjate vahel nende tootjate erihite keskmise taseme arvutamiseks.

- 61 Sellega seoses tuleb lisaks toonitada, et rakendusotsuse 2019/583 põhjendustes 11–13 viitas komisjon hageja kasutatud vaidlusaluse ökoinnovatsiooni suhtes läbi viidud *ad hoc*-kontrollile, selle kontrolli tulemustele – nimelt et teatavatesse hageja toodetud sõiduautodesse paigaldatud suure kasuteguriga vahelduvvoolugeneraatorite CO₂-heite sertifitseeritud vähenemine ei leidnud kinnitust, ning lõpuks niisuguse järelduse tagajärjele: seda sertifitseeritud vähenemist ei arvestatud hageja 2017. aasta eriheite keskmise taseme arvutamisel, mis oli nimetatud rakendusotsuse ese.
- 62 Veelgi enam, kuigi vaidlustatud akt väljendab seisukohta, millele komisjoni kliimameetmete peadirektoraat pärast nende sertifikaatide rakendusmääruse nr 725/2011 artiklis 12 ette nähtud *ad hoc*-kontrollimist jõudis, ei kinnita see lõplikult komisjoni enda seisukohta. Ainult komisjoni poolt rakendusotsuses 2019/583 kinnitatud seisukoht saab märkimisväärselt muuta selle otsuse adressaatide või kõigi teiste isikute õiguslikku olukorda, keda see keda see otsus otseselt ja isiklikult puudutab nagu hagejat (vt selle kohta ja analoogia alusel 22. novembri 2007. aasta kohtumäärus *Investire Partecipazioni vs. komisjon*, T-418/05, ei avaldata, EU:T:2007:354, punkt 39).
- 63 Järelikult ei ole vaidlustatud akt ka lõplik otsus, kuigi see sisaldab hageja CO₂-heite sertifitseeritud vähenemisele antud hinnangut, sest lõplik otsus on see, mis sisaldab tootjate CO₂-eriheite keskmise taseme arvutusi, käesoleval juhul rakendusotsus 2019/583, milles kajastub CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise arvesse võtmata jätmine. Niisiis on rakendusotsus 2019/583 ainus meede, milles selgelt määratletakse tootjate, sealhulgas hageja CO₂-eriheite keskmine tase ning millel on seega mõju hageja õiguslikule olukorrale.
- 64 Sellega seoses olgu märgitud, et hageja võib tugineda vaidlustatud akti võimalikule õigusvastasusele rakendusotsuse 2019/583 peale esitatud tühistamishagi raames, kuna selles rakendusotsuses viidatakse just vaidlusaluse *ad hoc*-kontrolli käigus komisjoni sõnastatud järeldustele.
- 65 Lõpetuseks, kolmandana, mis täpsemalt puudutab hageja argumenti, et vaidlustatud akt on otsus, millega rakendatakse komisjonile rakendusmääruse nr 725/2011 artikli 12 lõikes 2 antud pädevust, siis tuleb märkida, et see lõige puudutab eranditult tootja järgmise kalendriaasta eriheite keskmise taseme arvutamist, samas kui vaidlustatud akt puudutab vaid nimetatud heite arvutamist 2017. aasta kohta.
- 66 Lisaks, ja igal juhul tuleb märkida, et isegi kui vaidlustatud akt võiks mõjutada tootja järgmise kalendriaasta ehk 2019. aasta eriheite keskmise taseme arvutamist, jääb hagejale alles võimalus tugineda vaidlustatud akti võimalikule õigusvastasusele tühistamishagi raames, mis on esitatud tema selle aasta CO₂-eriheite keskmise taseme esialgseid arvutusi kinnitava või muutva rakendusotsuse peale.
- 67 Seega tuleb vaidlustatud akti käsitada kui ettevalmistavat meedet menetluses, mille eesmärk on arvutada hageja CO₂-eriheite keskmine tase, ning seega ei saa selle peale esitada tühistamishagi.
- 68 Seda järeldust ei saa kahtluse alla seada ka teised argumendid, mille hageja esitas selleks, et näidata, et vaidlustatud akti tagajärjed on tema õiguslikku olukorda juba mõjutanud.
- 69 Esiteks väidab hageja, et vaidlustatud akt ise kahjustab otseselt tema õiguslikku olukorda, ja seda sõltumata rakendusotsusest 2019/583, kuna tal ei olnud enam õigust märkida vastavustunnistusele CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist ning KBA ei tohtinud enam tüübikinnitusdokumentides mainida CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist tema kasuks.
- 70 Sellega seoses olgu märgitud, et niisugust mõju ei ole rakendusmääruse nr 725/2011 artiklis 12 sõnaselgelt ette nähtud ning see ei tulene tingimata ega automaatselt ka komisjoni järeldusest, mis viis selleni, et tootja eriheite keskmise taseme arvutamisel ei arvestatud CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist. Selle artikli lõikes 3, mis käsitleb toiminguid, mida tootja niisuguses olukorras võib teha, on ette nähtud, et nimetatud tootja võib taotleda uut sertifitseerimist või nõuda heakskiitva otsuse muutmist. Siiski ei nõuta selles etapis mingit tootja väljastatud vastavustunnistuste ega liikmesriigi

pädevalt tüübikinnitusasutuselt saadud tüübikinnitusdokumentide muutmist ega läbivaatamist. Lõpetuseks, vastusena menetlust korraldava meetmena Üldkohtu esitatud küsimusele kinnitas komisjon, et tüübikinnitusdokumendid ja vastavustunnistus ei muutunud vääraks, kui tuvastati, et CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist ei saa tootja CO₂-eriheite keskmise taseme arvutamisel arvesse võtta.

- 71 Teiseks väidab hageja, et kuna rakendusmääruse nr 725/2011 artikli 12 lõikes 3 kutsutakse tootjat üles taotlema uut sertifitseerimist, siis on CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise arvestamata jätmist puudutaval otsusel õiguslikult siduv iseloom.
- 72 Niisugune argument on tulemusetu selle kindlakstegemisel, kas vaidlustatud akt on ettevalmistava meede või mitte. Nimelt, rakendusmääruse nr 725/2011 artikli 12 lõikes 3 tootjale pakutud võimalus ei mõjuta igal juhul tema selle aasta CO₂-eriheite keskmise taseme arvutamise protsessi, mille jooksul CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist ei arvestatud. Asjaolu, et nimetatud artiklis on nimetatud „tootja, kelle CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist enam ei arvestata“, näitab, et võimalus taotleda uut sertifitseerimist on avatud tootjale, kelle olukord on lõplikult kinnitust leidnud, teisisõnu tootjale, kelle CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist ei ole kindlasti arvestatud, mis – nagu eespool punktides 58 ja 63 on märgitud, tuleneb tootjate eriheite keskmise taseme arvutamist puudutavast lõplikust otsusest.
- 73 Kolmandaks, mis puudutab hageja argumenti, mille kohaselt vaidlustatud akt kahjustab otseselt tema õiguslikku olukorda, kuna tal ei ole enam võimalik müüa oma sõiduautosid vastavustunnistusega, mis kinnitab CO₂-heite vähenemist, siis olgu märgitud, et esiteks, nagu eespool punktis 70 on sedastatud, ei muutu vastavustunnistus vääraks. Teiseks ja igal juhul, isegi kui nõustuda, et nagu ka hageja väidab, võib CO₂-heite vähenemise sertifitseerimine kujutada endast müügiargumenti praeguses kontekstis, milles tarbijad on üha enam tähelepanelikud kergsõidukite kasutamisest tingitud keskkonnamõju suhtes, ei tähenda see, et niisuguse sertifikaadi kehtetuks tunnistamist võiks seda silmas pidades käsitada nii, et see mõjutab hageja õiguslikku olukorda. Nimelt asjaolu, et hageja ei saa enam tugineda müügiargumendile, ei saa vaadelda kui tunnistust sellest, et hageja omandatud õigust on kahjustatud. Lisaks sellele on hagejal vabadus oma sõiduautosid müüa. Seega ei saa ta väita, et tema õiguslikku olukorda on mõjutatud.
- 74 Neljandaks on hageja arvamusel, et vaidlustatud aktis nähti ette tema ja komisjoni vaheliste arutelude jätkamine üksnes asjaomaste sõiduautode nimekirja küsimuses. Komisjon pani seega lõpliku punkti vaidlusalusele sisulisele küsimusele, mis puudutas CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise arvestamata jätmist. Hageja palus oma 22. novembri 2018. aasta kirjas sõnaselgelt võtta vastuvõetud otsus tagasi ega jätkanud oma varasemat arutelu.
- 75 Sellega seoses tuleb märkida, et tõepoolest ilmneb vaidlustatud aktist, et komisjon ootas hageja märkusi üksnes asjaomaste sõiduautode nimekirja kohta. Nimelt on selle akti viiendas lõigus viidatud asjaomaste sõiduautode nimekirjas olevatele võimalikele vigadele või puudustele, mida kinnitab ka asjaolu, et selle lõigu järeldus on sisuliselt see, et hageja kommentaaride puudumisel tunnistatakse see nimekiri korrektseks. Siiski, isegi kui komisjon kutsus hagejat üles asjaomaste sõiduautode nimekirja üksnes kontrollima, on ikkagi nii, et seda tehes teatas ta hagejale oma kavatsusest jätkata temaga dialoogi. Oma 22. novembri 2018. aasta kirjas hageja mitte üksnes ei selgitanud, miks ta ei nõustunud komisjoni järeldustega käesolevas asjas arutlusel oleva CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise kontrollimise kohta, vaid komisjon vastas oma 7. veebruari 2019. aasta kirjas hageja märkustele, näidates seeläbi, et dialoog temaga sel teemal ei ole lõppenud. Lõpetuseks olgu märgitud, et 7. veebruari 2019. aasta kirjas tegi komisjon sisuliselt järelduse, et ta on lõpetamas rakendusotsust 2019/583, milles ta täpsustas, et kavatses CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise arvestamata jätmist üksikasjalikult põhjendada.
- 76 Kõigest eeltoodust järeldub, et nagu ka komisjon on väitnud, on vaidlustatud akti puhul tegemist ettevalmistava meetmega ning järelikult ei ole see vaidlustatav akt. Seetõttu tuleb hagi vastuvõetamatuse tõttu tagasi lükata, kuna puudub hageja huve kahjustav akt.

Kohtukulud

- 77 Vastavalt kodukorra artikli 134 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud.
- 78 Kuna hageja on kohtuvaidluse kaotanud ja komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud, tuleb kohtukulud vastavalt tema nõudele välja mõista hagejalt, kes ühtlasi kannab ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (teine koda)

määrab:

- 1. Jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata.**
- 2. Mõista kohtukulud välja Daimler AG-lt.**

Luxembourg, 22. jaanuar 2020

Kohtusekretär
E. Coulon

President
V. Tomljenović