



## Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

13. jaanuar 2022\*

Apellatsioonkaebus – Tühistamishagi – Keskkond – Mootorsõidukite tüübikinnitus – Määrus (EL) 2016/646 – Väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmed (Euro 6) – Tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) katsete käigus tekkiva lämmastikoksiidide heite mitteületatavate piirmäärade (NTE) kehtestamine – ELTL artikli 263 neljas lõik – Hagi vastuvõetavus – Riigisisene piirkondlik üksus, kes on keskkonnakaitse valdkonnas pädev piirama teatavate sõidukite liiklust – Tingimus, et hageja peab olema otseselt puudutatud

Liidetud kohtuasjades C-177/19 P–C-179/19 P,

mille ese on Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 56 alusel 22. veebruaril 2019 (C-177/19 P ja C-178/19 P) ning 23. veebruaril 2019 (C-179/19 P) esitatud kolm apellatsioonkaebust,

**Saksamaa Liitvabariik**, esindajad: J. Möller, D. Klebs ja S. Eisenberg,

apellant,

keda toetavad:

**Association des Constructeurs Européens d'Automobiles**, esindajad: *avvocati* F. Di Gianni ja G. Coppo,

**Rumeenia**, esindajad: E. Gane, O.-C. Ichim, L. Lițu ja C.-R. Canțăr, hiljem E. Gane, O.-C. Ichim ja L. Lițu,

**Slovaki Vabariik**, esindaja: B. Ricziová,

teised menetlusosalised:

**ville de Paris (Prantsusmaa)**, esindaja: *avocat* J. Assous,

**ville de Bruxelles (Belgia)**, esindajad: *avocats* M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux ja A. Feyt ning *Rechtsanwalt* S. Kaisergruber,

**ayuntamiento de Madrid (Hispaania)**, esindaja: *avocat* J. Assous,

hagejad esimeses kohtuastmes,

**Euroopa Komisjon**, esindajad: J.-F. Brakeland ja M. Huttunen,

\* Kohtumenetluse keeled: hispaania ja prantsuse.

kostja esimeses kohtuastmes (C-177/19 P),

ja

**Ungari**, esindaja: M. Z. Fehér,

apellant,

keda toetab:

**Association des Constructeurs Européens d'Automobiles**, esindajad: *avvocati* F. Di Gianni ja G. Coppo,

menetlusse astuja apellatsiooniasstmes,

teised menetlusosalised:

**ville de Paris (Prantsusmaa)**, esindaja: *avocat* J. Assous,

**ville de Bruxelles (Belgia)**, esindajad: *avocats* M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux ja A. Feyt ning *Rechtsanwalt* S. Kaisergruber,

**ayuntamiento de Madrid (Hispaania)**, esindaja: *avocat* J. Assous,

hagejad esimeses kohtuastmes,

**Euroopa Komisjon**, esindajad: J.-F. Brakeland ja M. Huttunen,

kostja esimeses kohtuastmes (C-178/19 P),

ja

**Euroopa Komisjon**, esindaja: J.-F. Brakeland,

apellant,

keda toetab:

**Association des Constructeurs Européens d'Automobiles**, esindajad: *avvocati* F. Di Gianni ja G. Coppo,

menetlusse astuja apellatsiooniasstmes,

teised menetlusosalised:

**ville de Paris (Prantsusmaa)**, esindaja: *avocat* J. Assous,

**ville de Bruxelles (Belgia)**, esindajad: *avocats* M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux ja A. Feyt ning *Rechtsanwalt* S. Kaisergruber,

**ayuntamiento de Madrid (Hispaania)**, esindaja: *avocat* J. Assous,

hagejad esimeses kohtuastmes (C-179/19 P),

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja president E. Regan (ettekandja), neljanda koja president C. Lycourgos ja kohtunik M. Ilešič,

kohtujurist: M. Bobek,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

olles 10. juuni 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

#### **otsuse**

- 1 Oma appellatsioonkaebustes paluvad Saksamaa Liitvabariik (C-177/19 P), Ungari (C-178/19 P) ja Euroopa Komisjon (C-179/19 P) tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 13. detsembri 2018. aasta otsuse Ville de Paris, Ville de Bruxelles ja Ayuntamiento de Madrid vs. komisjon (T-339/16, T-352/16 ja T-391/16, edaspidi „vaidlustatud kohtuotsus“, EU:T:2018:927), millega Üldkohus esiteks tühistas komisjoni 20. aprilli 2016. aasta määruse (EL) 2016/646, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõidautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitega (ELT 2016, L 109, lk 1, edaspidi „vaidlusalune määrus“), II lisa punkti 2 selles osas, milles komisjoni 18. juuli 2008. aasta määruse (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõidautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2008, L 199, lk 1), IIIA lisa punktidega 2.1.1 ja 2.1.2 on kehtestatud lämmastikoksiidide massi lõpliku vastavusteguri  $CF_{pollutant}$  väärtus ja ajutise vastavusteguri  $CF_{pollutant}$  väärtus, ning teiseks jättis tühistatud sätete tagajärjed kehtima, kuni mõistliku aja jooksul võetakse vastu neid sätteid asendavad uued õigusnormid, kusjuures see aeg ei tohi olla pikem kui 12 kuud kõnealuse kohtuotsuse jõustumise kuupäevast arvates.

## Õiguslik raamistik

### *Direktiiv 2007/46/EÜ*

- 2 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), muudetud komisjoni 25. veebruari 2014. aasta määrusega (EL) nr 214/2014 (ELT 2014, L 69, lk 3) (edaspidi „direktiiv 2007/46“), põhjendustes 2, 3 ja 14 on märgitud:

„(2) Ühenduse siseturu loomise ja toimimise eesmärgil on asjakohane asendada liikmesriikide tüübikinnituse süsteemid ühenduse tüübikinnitusmenetlusega, mis põhineb täieliku ühtlustamise põhimõttel.

(3) 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.

[...]

(14) Sõidukite tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide peamine eesmärk on tagada, et turule viidavad uued sõidukid, osad ja eraldi seadmestikud tagaksid kõrge ohutuse ja keskkonnakaitse taseme. Teatavate osade või seadmete paigaldamine pärast sõidukite turuleviimist või kasutuselevõtmist ei tohiks seda eesmärki kahjustada. Seega tuleks võtta asjakohaseid meetmeid tagamaks, et osad või seadmeid, mida on võimalik sõidukitesse paigaldada ja mis võivad oluliselt kahjustada ohutuse või keskkonnakaitse seisukohalt oluliste süsteemide toimimist, kontrollitakse enne nende müüki panemist tüübikinnitusasutuste poolt. Sellised meetmed peaksid sisaldama tehnilisi sätteid, mis käsitlevad nõudmisi, millele nimetatud osad või seadmed peavad vastama.“

- 3 Selle direktiivi artikkel 1 „Sisu“ näeb ette:

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

[...]

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

- 4 Direktiivi artikli 4 „Liikmesriikide kohustused“ lõigetes 1–3 on sätestatud:

„1. Liikmesriigid tagavad, et tüübikinnitust taotlevad tootjad täidavad oma käesolevast direktiivist tulenevaid kohustusi.

2. Liikmesriigid annavad tüübikinnituse vaid sellistele sõidukitele, süsteemidele, osadele või eraldi seadmestikele, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

3. Liikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, osasid ja eraldi seadmistikke, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

Liikmesriigid ei keela, piira ega takista sõidukite, osade või eraldi seadmetike registreerimist, müüki, kasutuselevõtmist või teel liiklemist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamise käesoleva direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui need vastavad direktiivi nõuetele.“

- 5 Sama direktiivi IV lisa „Sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuete loetelu“ I osa sisaldab loetelu „Õigustloovad aktid, millega kehtestatakse seeriaviisiliselt piiranguteta toodetavate sõidukite EÜ tüübikinnituse nõuded“. Sellest loetelust nähtub, et viidatud õigustloov akt, mis puudutab väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmeid, on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT 2007, L 171, lk 1).

#### *Määrus nr 715/2007*

- 6 Määruse nr 715/2007 artikli 1 „Sisu“ lõikes 1 on sätestatud:

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

- 7 Määruse II peatükis „Tootjate kohustused seoses tüübikinnitusega“ asub artikkel 4 „Tootjate kohustused“, mille lõikes 1 on ette nähtud:

„Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele. [...]

Need kohustused hõlmavad ka I lisa sätestatud heitkoguste piirväärtuste ja artiklis 5 viidatud rakendusmeetmete täitmist.“

#### *Direktiiv 2008/50/EÜ*

- 8 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiivi 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT 2008, L 152, lk 1) artiklist 1 „Eesmärk“ nähtub, et selles direktiivis on sätestatud meetmed, mille eesmärk on eelkõige „õhukvaliteedi säilitamine, kui see on juba hea, ning selle parandamine muudel juhtudel“.

#### *Määrus (EL) 2016/427*

- 9 Komisjoni 10. märtsi 2016. aasta määrusega (EL) 2016/427, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitmetega (ELT 2016, L 82, lk 1), kehtestas komisjon tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) katsemenetluse, et paremini kajastada teel mõõdetud heitkoguseid.

### **Vaidlusalune määrus**

- 10 Vaidlusaluse määruse põhjenduses 1 on märgitud:
- „Määrus [nr 715/2007] on üks [direktiivis 2007/46] ette nähtud tüübikinnitusmenetlust käsitlevatest eraldiseisvatest õigusaktidest.“
- 11 Selle määruse artikkel 1 näeb ette:
- „Määrust [nr 692/2008] muudetakse järgmiselt:
- [...]
- 6) IIIA lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.“
- 12 Nimetatud määruse II lisa näeb muu hulgas ette punktide 2.1.1, 2.1.2 ja 2.1.3 lisamise määruse nr 692/2008 IIIA lissasse.
- 13 Punkt 2.1.1 näeb lämmastikoksiidide massi jaoks ette lõpliku vastavusteguri 1, millele lisandub marginaal 0,5, ning täpsustab, et see marginaal „on parameeter, millega võetakse arvesse PEMS-seadmete kasutamisega kaasnevat täiendavat mõõtemääramatust, mida kontrollitakse kord aastas, ja mida PEMS-menetluse kvaliteedi paranedes või tehnika arenedes läbi vaadatakse“.
- 14 Punktis 2.1.2 on sätestatud, et erandina punktist 2.1.1 kohaldatakse 5 aasta ja 4 kuu jooksul pärast määruse nr 715/2007 artikli 10 lõigetes 4 ja 5 sätestatud kuupäevi ning tootja nõudmise korral lämmastikoksiidide massi ajutist vastavustegurit 2,1.
- 15 Punkt 2.1.3 käsitleb „[ü]lekandefunktsioon[e]“.

### **Menetlus Üldkohtus ja vaidlustatud kohtuotsus**

- 16 Ville de Paris (kohtuasi T-339/16), ville de Bruxelles (kohtuasi T-352/16) ja ayuntamiento de Madrid (kohtuasi T-391/16) esitasid hagiavaldused, mis saabusid Üldkohtu kantseleisse vastavalt 26. juunil, 29. juunil ja 19. juulil 2016 ning milles nad palusid vaidlusaluse määruse tühistada.
- 17 Oma hagide põhjendamiseks väitsid nad eelkõige, et komisjon ei saanud selle määrusega kehtestada lämmastikoksiidide heite piirmäärasid (NTE), mis ületavad määrusega nr 715/2007 Euro 6 standardi kohta kehtestatud piirväärtusi.
- 18 Komisjon esitas eraldi dokumentidega Üldkohtu kodukorra artikli 130 lõike 1 alusel nende hagide suhtes vastuvõetamatuse väited, mille kohaselt vaidlusalune määrus ei puuduta ville de Paris'd, ville de Bruxelles'i ja ayuntamiento de Madridi otseselt ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses, ning palus Üldkohtul lahendada asi ilma sisulist vaidlust käsitlemata. Üldkohus liitis vastuvõetamatuse väited kohtuasja sisulise läbivaatamisega.
- 19 Kohtuasjad T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 liideti menetluse suulise osa ja kohtuotsuse huvides.

- 20 Üldkohus lükkas vaidlustatud kohtuotsusega tagasi komisjoni esitatud vastuvõetamatuse väited, olles selle kohtuotsuse punktis 84 asunud seisukohale, et „[esimeses astmes] on tõendatud, et vaidlustatud määrus mõjutab hagejate õiguslikku olukorda ja järelikult puudutab neid otseselt ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses“. Sisulistes küsimustes tühistas Üldkohus ühelt poolt vaidlusosaluse määruse II lisa punkti 2 selles osas, milles määruse nr 692/2008 IIIA lisa punktidega 2.1.1 ja 2.1.2 on kehtestatud lämmastikoksiidide massi lõpliku vastavusteguri  $CF_{pollutant}$  väärtus ja ajutise vastavusteguri  $CF_{pollutant}$  väärtus, ning teiselt poolt jättis tühistatud sätete tagajärjed kehtima, kuni mõistliku aja jooksul võetakse vastu neid sätteid asendavad uued õigusnormid, kusjuures see aeg ei tohi olla pikem kui 12 kuud kõnealuse kohtuotsuse jõustumise kuupäevast arvates. Ülejäänud osas jättis Üldkohus hagid rahuldamata ja ville de Paris' kahju hüvitamise nõude rahuldamata.

### **Poolte nõuded ja menetlus Euroopa Kohtus**

- 21 Saksamaa Liitvabariik palub oma apellatsioonkaebusega kohtuasjas C-177/19 P Euroopa Kohtul:
- esimese võimalusena tühistada vaidlustatud kohtuotsus ja jätta hagid rahuldamata;
  - teise võimalusena muuta vaidlustatud kohtuotsuse resolutsiooni punkti 3 nii, et tühistatud sätete õiguslik toime säilitatakse tunduvalt pikemaks maksimaalseks perioodiks kui 12 kuud kohtuotsuse jõustumisest;
  - mõista kohtukulud välja ville de Paris'lt, ville de Bruxelles'ilt ja ayuntamiento de Madridilt.
- 22 Euroopa Kohtu presidendi 27. juuni 2019. aasta otsusega anti Slovaki Vabariigile luba astuda menetlusse Saksamaa Liitvabariigi nõuete toetuseks.
- 23 Euroopa Kohtu presidendi 19. juuli 2019. aasta otsusega anti Rumeeniale luba astuda menetlusse Saksamaa Liitvabariigi nõuete toetuseks suulises menetluses, kui see toimub.
- 24 Komisjon palub Euroopa Kohtul:
- esimese võimalusena tühistada vaidlustatud kohtuotsus ja jätta hagid rahuldamata;
  - teise võimalusena tühistada vaidlustatud kohtuotsuse resolutsioon selles osas, milles on tehtud otsus jätta tühistatud sätete tagajärjed kehtima 12 kuuks alates kohtuotsuse jõustumisest, ning teha otsus jätta nende sätete õiguslik toime kehtima kuni neid asendavate uute õigusnormide vastuvõtmiseni.
- 25 Ungari palub oma apellatsioonkaebusega kohtuasjas C-178/19 P Euroopa Kohtul:
- esimese võimalusena tühistada vaidlustatud kohtuotsus ja jätta hagid rahuldamata;
  - teise võimalusena tühistada vaidlustatud kohtuotsuse resolutsioon selles osas, milles on tehtud otsus jätta tühistatud sätete tagajärjed kehtima 12 kuuks alates kohtuotsuse jõustumisest, ning teha otsus jätta nende sätete õiguslik toime kehtima kuni neid sätteid asendavate uute õigusnormide vastuvõtmiseni;
  - mõista kohtukulud välja esimese astme menetluse pooltelt.

- 26 Nii esimese kui ka teise võimalusena esitab komisjon samad nõuded, mille esitas Ungari.
- 27 Komisjon palub oma apellatsioonkaebusega kohtuasjas C-179/19 P Euroopa Kohtul:
- esimese võimalusena tühistada vaidlustatud kohtuotsus, jätta hagid rahuldamata ning mõista kohtukulud välja ville de Paris'lt, ville de Bruxelles'ilt ja ayuntamiento de Madridilt;
  - teise võimalusena tühistada vaidlustatud kohtuotsus, saata kohtuasi uuesti läbivaatamiseks tagasi Üldkohtule ning otsustada mõlema kohtuastme kohtukulude kandmine edaspidi.
- 28 Euroopa Kohtu presidendi 1. oktoobri 2019. aasta määrustega Saksamaa vs. komisjon (C-177/19 P, ei avaldata, EU:C:2019:837), Ungari vs. komisjon (C-178/19 P, ei avaldata, EU:C:2019:835) ning komisjon vs. Ville de Paris jt (C-179/19 P, ei avaldata, EU:C:2019:836) anti Association des Constructeurs Européens d'Automobiles'ile (edaspidi „ACEA“) luba astuda menetlusse apellantide nõuete toetuseks.
- 29 Igas neid puudutavas kohtuasjas paluvad ville de Paris, ville de Bruxelles ja ayuntamiento de Madrid Euroopa Kohtul jätta apellatsioonkaebused rahuldamata ja mõista kohtukulud välja apellantidelt.
- 30 Teise võimalusena palub ayuntamiento de Madrid Euroopa Kohtul saata need kohtuasjad tagasi Üldkohtule, et viimane saaks teha otsuse väidete kohta, mida esimeses kohtuastmes ei analüüsitud. Ville de Paris ja ville de Bruxelles esitavad kohtuasjas C-179/19 P teise võimalusena sama nõude.
- 31 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 54 lõike 2 alusel otsustas viienda koja president 28. jaanuaril 2021, olles ära kuulanud kohtujuristi ja pooled, liita käesolevad kohtuasjad ettepaneku ja kohtuotsuse huvides.

### **Apellatsioonkaebused**

- 32 Saksamaa Liitvabariik esitab apellatsioonkaebuse põhjendamiseks kohtuasjas C-177/19 P viis väidet, mille kohaselt esiteks on rikutud õigusnormi, kuna Üldkohus leidis, et vaidlusalune määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt, teiseks ei ole viimati nimetatud seisukohta põhjendatud, kolmandaks on rikutud eelkõige määruse nr 715/2007 artikli 5 lõiget 3, kuna Üldkohus leidis, et komisjon ei olnud pädev vaidlusalust määrust vastu võtma, neljandaks on rikutud õigusnormi sellega, et Üldkohus selle määruse osaliselt tühistas, ning viiendaks on esitatud taotlus jätta nimetatud määruse tühistatud sätted kehtima pikemaks ajaks kui 12 kuud alates vaidlustatud kohtuotsuse tegemise kuupäevast.
- 33 Ungari esitab apellatsioonkaebuse põhjendamiseks kohtuasjas C-178/19 P kaks väidet, mis puudutavad esiteks esimeses kohtuastmes esitatud hagide vastuvõetavust ja teiseks ajavahemikku, milleks Üldkohus otsustas vaidlusaluse määruse tühistatud sätete toime säilitada.
- 34 Komisjon esitab apellatsioonkaebuse põhjendamiseks kohtuasjas C-179/19 P üheainsa väite, mille kohaselt rikkus Üldkohus õigusnormi, kui ta otsustas, et vaidlusalune määrus muudab määruse nr 715/2007 olulist osa.



## ***Teine väide kohtuasjas C-177/19 P***

### *Poolte argumendid*

- 35 Kohtuasjas C-177/19 P esitatud apellatsioonkaebuse teises väites, mida tuleb analüüsida kõigepealt, osutab Saksamaa Liitvabariik, keda toetavad ACEA ja Slovaki Vabariik, et Euroopa Kohtu kindlalt välja kujunenud praktika kohaselt peab kohtuotsuse põhjendustest selgelt ja ühemõtteliselt nähtuma Üldkohtu arutluskäik. Käesoleval juhul ei ole Üldkohus aga vaidlustatud kohtuotsuses piisavalt selgitanud põhjusi, miks ta leidis, et vaidlusalune määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt ETL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses, kuna ta piirdus viitega asjaolule, et direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teine lõik takistab neil linnadel võtta vastu eeskirju Euro 6 standardile vastavate sõidukite liikluse kohta.
- 36 Ville de Bruxelles ja ayuntamiento de Madrid väidavad, et apellatsioonkaebuse teine väide kohtuasjas C-177/19 P on põhjendamatu.

### *Euroopa Kohtu hinnang*

- 37 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab kohtuotsuse põhjendusest selgelt ja ühemõtteliselt nähtuma Üldkohtu arutluskäik, et puudutatud isikul oleks võimalik mõista tehtud otsuse põhjendust ja et Euroopa Kohus saaks teha oma kohtulikku kontrolli (13. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Euroopa Liit vs. Kendrion, C-150/17 P, EU:C:2018:1014, punkt 80 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 38 Nagu nähtub vaidlustatud kohtuotsuse põhjendustest, eelkõige punktides 50–84, on käesoleval juhul tõsi, et tegemaks kindlaks, kas vaidlusalune määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt, lähtus Üldkohus peamiselt mitte selle määruse, vaid direktiivi 2007/46, eelkõige selle artikli 4 lõike 3 teise lõigu tõlgendusest. Selle sätte kohaselt liikmesriigid „ei keela, piira ega takista sõidukite, osade või eraldi seadmestike registreerimist, müüki, kasutuselevõtmist või teel liiklemist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamise käesoleva direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui need vastavad direktiivi nõuetele“.
- 39 Üldkohus esitas siiski piisavalt selgelt ja täpselt – eelkõige vaidlustatud kohtuotsuse punktides 50–54, 56, 59, 67, 74, 76 ja 77 – põhjused, miks ta leidis, et direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teine lõik on asjakohane selleks, et teha kindlaks, kas vaidlusalune määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt, kuigi see säte sisaldub sellel määrusest eraldiseisvas liidu teisele õiguse aktis.
- 40 Täpsemalt märkis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 76, et direktiivi 2007/46, eriti selle artikli 4 lõike 3 teise lõigu grammatiline, teleoloogiline ja kontekstipõhine tõlgendamine viib järeldusele, et just see tegelikult takistabki liikmesriigi ametivõimudel keelata, piirata või takistada sõidukite teel liiklemist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamise selle direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui sõidukid vastavad direktiivi nõuetele. Vaidlustatud kohtuotsuse punktides 3, 4, 52, 74 ja 76 rõhutas Üldkohus – olles enne osutanud, et need nõuded on ette nähtud samas direktiivis viidatud „õigustloovate aktide“ ja neist tulenevate õigusaktidega –, et määrus nr 715/2007 on sisuliselt „õigustloov akt“, mida kohaldatakse direktiivi 2007/46 põhjal kehtestatavas tüübikinnitusmenetluses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite saasteainete heitkoguste suhtes, kusjuures need heitkogused on üks direktiivi 2007/46 reguleerimisesemeks olevate sõidukite konstruktsiooni või töötamisega seotud aspektidest selle

direktiivi artikli 4 lõike 3 teise lõigu tähenduses. Pealegi – nagu tuleneb eelkõige õigusliku raamistiku kirjeldusest vaidlustatud kohtuotsuse punktides 2–16 – on määrus nr 692/2008, määrus 2016/427 ja vaidlusalune määrus määrusest nr 715/2007 „tulenevad aktid“, kuna viimati nimetatud määrus on nende õiguslikuks aluseks ja need on vastu võetud selle rakendamiseks.

- 41 Lisaks nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktides 59, 74 ja 76 Üldkohtu seisukoht, et kuna vaidlusaluse määrusega on kehtestatud vastavustegur, mida kohaldatakse määruses nr 715/2007 sätestatud väärtustele, et määrata kindlaks lämmastikoksiidide heitkoguste piirmäärad, mida määrusega 2016/427 kehtestatud RDE katsete käigus ei või ületada, siis kohaldatakse direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teist lõiku ka NTE heite piirmääradele, mistõttu vaidlusaluse määruse vastuvõtmise tõttu ei saa ametivõimud enam kehtestada sõidukite saasteklassil põhinevaid liikluspiiranguid sõidukitele, mis kuuluvad määruse nr 715/2007 kategooriatesse ja vastavad neile NTE väärtustele. Võttes arvesse oma tõdemust, et vaidlusalune määrus riivab seega apellatsioonimenetluses vastustajaks olevate linnade õigustloovat pädevust sõidukiliikluse reguleerimise valdkonnas, järeltas Üldkohus sellest eelkõige kohtuotsuse punktides 50, 76, 80 ja 84, et see määrus puudutab neid linnu otseselt.
- 42 Seega võimaldab vaidlustatud kohtuotsuse kui terviku tõlgendamine huvitatud isikutel teada saada põhjused, miks Üldkohus leidis, et temapoolne direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teise lõigu tõlgendus tingib selle, et vaidlusalune määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt.
- 43 Järelikult selleks, et käesoleva kohtuotsuse punktis 37 esitatud nõuded oleksid täidetud, piisab põhjustusest, mille Üldkohus esitas põhjendamaks järeltust, et vaidlusalune määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses, ilma et see mõjutaks selle põhjustuse põhjendatust, mis on kohtuasjas C-177/19 P apellatsioonkaebuse esimese väite ja kohtuasjas C-178/19 P apellatsioonkaebuse esimese väite teise osa esemeks.
- 44 Apellatsioonkaebuse teine väide kohtuasjas C-177/19 P tuleb seega põhjendamatus tõttu tagasi lükata.

### ***Esimene väide kohtuasjas C-177/19 P ja esimese väite teine osa kohtuasjas C-178/19 P***

#### *Poolte argumendid*

- 45 Kohtuasjas C-177/19 P esitatud apellatsioonkaebuse esimeses väites ja kohtuasjas C-178/19 P esitatud apellatsioonkaebuse esimese väite teises osas väidavad vastavalt Saksamaa Liitvabariik ja Ungari, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta järeltas, et vaidlusalune määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt.
- 46 Saksamaa Liitvabariik, keda toetavad ACEA, Rumeenia ja Slovaki Vabariik, väidab nimelt esiteks, et omavalitsusüksuste tegevusvabaduse piirangud ei tulene mitte vaidlusalusest määrusest, vaid muudest nõuetest, ning et eelkõige ei sõltu kohaliku omavalitsuse võimalus luua alasid, kus liiklus on keelatud, sellest määrusest. Kui eeldada, et alad, kus liiklus on keelatud, on õigusvastased, tuleneb see liidu õiguse üldistest nõuetest põhivabaduste ja põhiõiguste valdkonnas.

- 47 Näiteks direktiivis 2008/50 on sätestatud, et liikmesriigid võtavad „asjakohaseid meetmeid“, et piirtasemete ületamise korral jääks ületamise ajavahemik võimalikult lühikeseks. Lisaks, nagu nähtub Euroopa Kohtu praktikast, mis tuleneb 4. juuni 2009. aasta kohtuotsusest Mickelsson ja Roos (C-142/05, EU:C:2009:336) ning vaidlustatud kohtuotsuse punktist 53, võivad niisugused õigusnormid, mis käsitlevad kaupade vaba liikumist ja omandiõigust, mis on liidu õigusega kaitstud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 17 alusel, muuta vähese saasteainete heitega uute registreeritud sõidukite kasutuspiirangud eaproportsionaalseks. Vaidlusaluse määruse osaline tühistamine ei mõjuta seda õiguslikku olukorda, mistõttu puudub seos riigisiseste piirkondlike üksuste selle valdkonna „õigustloova pädevuse“ ja vaidlusaluse määruse vahel.
- 48 Teiseks väidab Saksamaa Liitvabariik, et registreerimiseeskirjad tervikuna ei puuduta teede kasutamise üksikasju, näiteks selliste alade loomist, kus liiklus on keelatud. Ainuüksi asjaolu, et omavalitsusüksustele võib muu hulgas tõepoolest panna kohustuse saavutada mõni keskkonnaalane eesmärk, ei õigusta seda, et nad võiksid ELTL artikli 263 neljanda lõigu alusel hagi esitades vaidlustada mis tahes õigusakti, mis võib mõjutada keskkonda. See tähendaks nimelt seda, et tunnustatakse nende õigust esitada tühistamishagi võrdselt ELTL artikli 263 esimeses ja teises lõigus nimetatud eelisõigusega hagejatega.
- 49 Kuna meede, mida apellatsioonimenetluses vastustajaks olevad linnad kavatsevad käesoleval juhul võtta, teenib õhukvaliteedi parandamise eesmärki, siis on kõige spetsiifilisemaks erinormiks direktiiv 2008/50 ja seega kuulub see direktiivi 2007/46 suhtes kohaldamisele esmajärjekorras. Üldkohtu vastupidine selgitus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 74 ei ole veenev.
- 50 Samuti ei ole põhjendatud see, et Üldkohus eristas vaidlustatud kohtuotsuse punktides 52–54 ühelt poolt liiklust reguleerivaid üldnorme (autovabad päevad, liiklusseadustiku üldnõuded) ja teiselt poolt liikmesriikide ametiasutuste vastu võetud liiklust reguleerivaid õigusakte, millega on kehtestatud saasteklassil põhinevad liikluspiirangud sõidukitele, mis kuuluvad määruse nr 715/2007 kategooriatesse ja vastavad Euro 6 standardile või RDE katsete käigus NTE piirväärtustele. Kui järgida Üldkohtu loogikat, ei tohiks põhimõtteliselt olla võimalik võtta üldkohaldatavaid meetmeid, mille eesmärk on vähendada heitkoguste taset ja mida kohaldatakse ka Euro 6 standardile vastavatele sõidukitele.
- 51 Ungari, keda toetab ACEA, väidab eelkõige, et ühelt poolt puudutab vaidlusalune määrus otseselt ainult tootjaid, kes on kohustatud järgima määrusega kehtestatud piirnorme, ja ametiasutusi, kellel on õigus kontrollida piirnormide järgimist, anda tüübikinnitusi ja sõidukeid registreerida, kuna need üksused on need, kes seda määrust rakendavad ja kohaldavad ning kelle suhtes on määrusega kehtestatud kohustuslikud sätted.
- 52 Teiselt poolt on Ungari sarnaselt Saksamaa Liitvabariigiga arvamisel, et Üldkohus on direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teist lõiku väärtalt tõlgendanud. See säte ei välista ega piira apellatsioonimenetluses vastustajaks olevate linnade õigust võtta meetmeid, mille eesmärk on piirata saasteklassist tulenevatel põhjustel selliste sõidukite teel liiklemist, mis vastavad sellele direktiivile ja määrusele nr 715/2007. Nimetatud sätte eesmärk on üksnes tagada, et uusi sõidukeid, mis vastavad selle direktiivi ja muude sellega seotud liidu õigusaktide nõuetele, saaks siseturul takistusteta turule viia.
- 53 Ville de Bruxelles väidab, et Üldkohus leidis õigesti, et vaidlusalune määrus puudutab teda otseselt. Nagu nähtub eelkõige vaidlustatud kohtuotsuse punktidest 52, 54 ja 76, takistab see määrus tal tegelikult teostada oma pädevust enda äranägemisel, kuna tal on õiguslik kohustus lubada selliste sõidukite kohalolu, mis ei vasta küll alul kehtestatud Euro 6 standardile, kuid mis

on selle määrusega uuesti määratletud Euro 6 standardiga kooskõlas, kuna vaidlusaluse määrusega kindlaks määratud lämmastikoksiidide heite piirmäärad (NTE) ületavad määrusega nr 715/2007 algul kehtestatud piirväärtusi. Nagu Üldkohus esile tõi, riivab vaidlusalune määrus nimelt liiklust reguleerivaid õigusakte, mille on vastu võtnud liikmesriikide ametivõimud ja millega on seatud saasteklassil põhinevaid liikluspiiranguid sõidukitele, mis kuuluvad selle määruse kategooriatesse ja vastavad Euro 6 standardile või RDE katsete käigus NTE piirväärtustele.

- 54 Ville de Bruxelles lisab, et käesoleval juhul tekitab vaidlusalune määrus nii õiguslikke kui ka faktilisi tagajärgi, eelkõige halveneb õhukvaliteet tema territooriumil, mille vastu tal tuleb võidelda, kuna vastasel korral võetakse ta vastutusele või esitatakse Belgia Kuningriigi vastu liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi ELTL artiklite 258 ja 259 alusel. Ville de Bruxelles'i sõnul võttis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuses hagi vastuvõetavuse üle otsustades õigesti arvesse tema faktilise ja õigusliku olukorra riivet.
- 55 Lisaks märgib ville de Bruxelles, et kui ta võtab vastu õigusnormid, mis keelavad tema territooriumil selliste sõidukite liikluse, mis ei vasta Euro 6 standardile üksnes laborikatsete tulemusel või mis ei vasta Euro 6 standardile, ilma et kohaldataks vastavustegurit RDE katsete tulemuste suhtes, võib komisjon või mõni teine liikmesriik esitada Belgia Kuningriigi vastu liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi ELTL artikli 258 või 259 alusel. Tegemist on tagajärjega, mis tuleneb otseselt vaidlusalusest määrusest, ja see tagajärg üksi võimaldab tõendada, et see määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses.
- 56 Ville de Bruxelles vaidleb vastu väitele, et Üldkohus ajas omavahel segi direktiivi 2007/46 ja direktiivi 2008/50. Igal juhul ei ole vaidlustatud seda, et apellatsioonimenetluses vastustajaks olevate linnade võetavad meetmed peavad olema kooskõlas liidu õigusega, olenemata sellest, kas selle all mõeldakse direktiivi 2008/50 või kaupade vaba liikumise põhimõtet. Need kaalutlused ei ole siiski piisavad järeldamiseks, et vaidlusalune määrus ei takista neil linnadel kasutamast oma pädevust oma äranägemisel.
- 57 Lisaks oleks ekslik sedastada, et vaidlusalune määrus on direktiivist 2007/46 erinev ja täiesti eraldiseisev õigusakt, kuna see määrus kuulub nimetatud direktiiviga kehtestatud raamistikku.
- 58 Pealegi ei ole vaidlusaluse määruse mõju apellatsioonimenetluses vastustajaks olevate linnade olukorrale pelgalt hüpoteetiline. Eelkõige ei ole kindel, et need linnad saaksid tugineda Euroopa Kohtu praktikale, mis käsitleb erandeid impordipiirangutega samaväärse toimega meetmete põhimõttelisest keelust, et kalduda kõrvale direktiivi 2007/46 ja selle õigustloovate aktidega seatud raamistikust. Lisaks, kuigi neil linnadel ei ole vähimatki pädevust asjaomaste sõidukite tüübikinnituse andmiseks, on nad siiski pädevad võtma vastu määrusi sõidukiliikluse reguleerimise meetmete kehtestamiseks ja vaidlusalune määrus riivab seda pädevust otseselt juhul, kui nad soovivad liikluse reguleerimiseks kasutada Euro 6 standardit.
- 59 Lõpuks väidab ville de Bruxelles, et heitetaset puudutavaid meetmeid võetakse paratamatult vastu põhjustel, mis on seotud sõidukite ehituse ja töötamise aspektidega, isegi kui taotletakse ka muid eesmärke.
- 60 Ayuntamiento de Madrid väidab omalt poolt, et vaidlusalune määrus kuulub nii materiaali-õiguslikust kui ka ajalisest vaatepunktist direktiivi 2007/46 raamistikku. Pealegi on määruses sellele direktiivile viidatud alates määruse põhjendusest 1.

- 61 Sisulisest küljest vastanduvad kõik õiguslikud otsused, millega kehtestatakse maismaa mootorsõidukite kasutamisele piirang direktiivis 2007/46 ja vaidlusaluses määruses sätestatud tehniliste kriteeriumide alusel, otseselt ja tingimata nimetatud direktiivi artiklis 4 sätestatud keelule. Seevastu sarnane keeld, mis põhineb muudel kaalutlustel kui nendes kahes õigusaktis ette nähtud tehnilised nõuded, ei oma selles suhtes tähtsust.
- 62 Nagu nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktist 53, hindas Üldkohus esimeses kohtuastmes esitatud hagide vastuvõetavust ajalisest seisukohast, lähtudes direktiivist 2007/46. Nimelt tuleneb selle direktiivi sätete grammatilisest tõlgendusest, mille Üldkohus andis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 59, et vaidlusalune määrus puudutab otseselt apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu, kelle tegelikku õiguslikku pädevust keskkonnapolitsei valdkonnas ei ole vaidlustatud.
- 63 Nii rõhutab ayuntamiento de Madrid, et ta nõustub üldiselt Üldkohtu arutluskäiguga, milles kohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 81 ja 82 tuvastas, et vaidlusalusest määrusest koostoimes direktiiviga 2007/46 tulenev pädevuse piiramine on tegelik järeldamaks, et tema hagi on vastuvõetav.
- 64 Lisaks on Saksamaa Liitvabariigi ja Ungari kaitstav seisukoht vastuoluline. Need liikmesriigid leiavad nimelt ühelt poolt, et vaidlusalune määrus apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu ei puuduta, kuna neile jääb ulatuslik kaalutlusruum maismaa mootorsõidukite teel liiklemise keelamiseks, tõkestamiseks või piiramiseks eelkõige õhusaaste vastase võitluse raames, võttes aluseks muud õigusaktid, näiteks direktiivi 2008/50. Teiselt poolt aga väidavad samad liikmesriigid, et õigusakt, millega muudetakse Euro 6 standardit, ei puuduta neid linnu otseselt.
- 65 Peale selle, olles märkinud, et linnad on liidu õiguse olulised subjektid, tuletab ayuntamiento de Madrid meelde otsehagide esitamise tingimuste kehtestamise eesmärki ja asjaolu, et menetlusse võtmise arengut, mis puudutab riigisiseste piirkondlike üksuste hagide vastuvõetavust, eriti keskkonnaõigusega seotud valdkondades, võib mõista kui ELL artikli 4 lõikes 3 sätestatud lojaalse koostöö põhimõtte väljendust, millele Üldkohus viitas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 79. Seega võib möönda, et selliste riigisiseste piirkondlike üksuste puhul nagu apellatsioonimenetluses vastustajaks olevad linnad, kelle tegevus võib kaasa tuua nende riikide, millesse nad kuuluvad, vastutuse Euroopa Liidu ees, kehtib vastuvõetavuse eeldus ning vaidlustatud akti andja peab tõendama, et vaidlustatud sätted neid ei puuduta.
- 66 Lõpuks väidavad ville de Paris ja ayuntamiento de Madrid, et võimalus, millele Üldkohus viitas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 79, et asjaomase liikmesriigi vastu võib esitada liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi, kujutab endast vaidlusalusest määrusest tulenevat tagajärge ja kinnitab tõika, et see määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt. Näiteks juhul, kui linn keelab liikluse kõigi sellele määrusele vastavate sõidukitega, rikub ta liidu õigust, arvestades direktiivi 2007/46 artikli 4 lõikes 3 ette nähtud keeldu.
- 67 Komisjon väidab ühelt poolt, et Saksamaa Liitvabariik näib tõlgendavat vaidlustatud kohtuotsust liiga laialt. Apellatsioonkaebuses on nimelt mitu korda viidatud „aladele, kus liiklus on keelatud“. Vaidlustatud kohtuotsuse punktist 52 nähtub aga, et liidu õigusaktid mootorsõidukite tüübikinnituse kohta ei mõjuta liiklust piiravaid meetmeid, mis kehtivad kõigi sõidukite suhtes.
- 68 Teiselt poolt kahtleb komisjon Saksamaa Liitvabariigi arutluskäigus, mis puudutab aluslepingutega tagatud põhivabadusi ja proportsionaalsuse põhimõtet. Nimelt ei ole esmase õigusega vastuolus see, et teised õigusaktid võivad õigussubjekte puudutada otseselt ELL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses. Täpsemalt ei takista asjaolu, et omavalitsusüksused peavad

järgima proportsionaalsuse põhimõtet, *a priori* nende otsesest puutumust, kui nad suudavad tõendada, et nende õiguslik olukord on mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevatest liidu õigusnormidest tulenevalt muutunud.

### *Euroopa Kohtu hinnang*

- 69 Alustuseks tuleb märkida, et piirkondliku või kohaliku üksuse hagi ei saa samastada liikmesriigi hagiga, kuna mõiste „liikmesriik“ ELTL artikli 263 tähenduses hõlmab üksnes liikmesriikide valitsusasutusi. Piirkondlik või kohalik üksus võib talle kohaldatava riigisisese õiguse alusel juriidilise isiku staatust omades esitada hagi liidu õigusakti peale üksnes juhul, kui ta kuulub mõne ELTL artikli 263 neljandas lõigus ette nähtud juhtumi alla (vt selle kohta 11. juuli 1984. aasta kohtuotsus *Commune de Differdange jt vs. komisjon*, 222/83, EU:C:1984:266, punktid 9–13, ning 2. mai 2006. aasta kohtuotsus *Regione Siciliana vs. komisjon*, C-417/04 P, EU:C:2006:282, punktid 21 ja 24 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 70 Seega, kuna sarnaselt kõigile ELTL artikli 263 neljandas lõigus nimetatud füüsilistele või juriidilistele isikutele kehtivad selliste üksuste suhtes selles sättes ette nähtud eritingimused, siis tuleb põhjendamatusesse tõttu tagasi lükata käesoleva kohtuotsuse punktis 65 esitatud *ayuntamiento de Madridi* argumentid, mille kohaselt peab niisuguste riigisiseste piirkondlike üksuste puhul nagu apellatsioonimenetluses vastustajaks olevad linnad, juhul kui nad esitavad liidu õigusakti peale tühistamishagi, kehtima vastuvõetavuse eeldus vastavalt sellele sättele.
- 71 Kui Üldkohus analüüsis käesolevas kohtuasjas talle esitatud tühistamishagide kohta komisjoni poolt esitatud vastuvõetamatus väiteid, sedastas ta vaidlustatud kohtuotsuse punktides 36–40, et vaidlusalune määrus on üldkohaldatav akt, mis ei vaja rakendusmeetmeid, ning järeldas seejärel kohtuotsuse punktides 41–84 esitatud arutluskäigu lõpus, et see määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses.
- 72 Mis puudutab tingimust, et juriidiline isik peab olema otseselt puudutatud, siis väljakujunenud kohtupraktika kohaselt nõuab see, et täidetud oleksid kaks kriteeriumi: esiteks see, et vaidlustatud meede avaldaks otseselt mõju hageja õiguslikule olukorrale, ja teiseks see, et meede ei jäta akti rakendama kohustatud adressaadile mingit kaalutusõigust, mispuhul akti rakendamine on puhtautomaatne ja tuleneb vaid liidu õigusnormidest, ilma et kohaldataks muid vahenorme (27. veebruari 2014. aasta kohtuotsus *Stichting Woonlinie jt vs. komisjon*, C-133/12 P, EU:C:2014:105, punkt 55, ning 6. novembri 2018. aasta kohtuotsus *Scuola Elementare Maria Montessori vs. komisjon*, komisjon *vs. Scuola Elementare Maria Montessori* ja komisjon *vs. Ferracci*, C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, punkt 42 ning seal viidatud kohtupraktika).
- 73 Eelkõige, nagu Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 50 õigesti esile tõi, avaldab liidu õigusakt, mis takistab avalik-õiguslikul juriidilisel isikul teostada oma pädevust enda äranägemisel, otseselt mõju selle juriidilise isiku õiguslikule olukorrale, mistõttu tuleb asuda seisukohale, et see akt puudutab teda otseselt ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses (vt selle kohta 22. juuni 2021. aasta kohtuotsus *Venezuela vs. nõukogu* (mõju kolmandale riigile), C-872/19 P, EU:C:2021:507, punkt 69).

- 74 Järelikult tuleb analüüsida, ega Üldkohus ei rikkunud õigusnormi, kui ta järeldas, et direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teine lõik takistab tegelikult apellatsioonimenetluses vastustajaks olevatel linnadel teostada oma pädevust reguleerida väikeste sõiduautode liiklust enda äranägemisel, et vähendada reostust, ning et seega tuleb selle sätte ja vaidlusaluse määruse omavahelist suhet arvestades asuda seisukohale, et see määrus puudutab neid linnu otseselt.
- 75 Direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teises lõigus on nähtud ette, et liikmesriigid „ei keela, piira ega takista sõidukite registreerimist, müüki, kasutuselevõtmist või teel liiklemist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamise käesoleva direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui need vastavad direktiivi nõuetele“.
- 76 Käesoleval juhul leidis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 51–53, et õigusaktid, mille on vastu võtnud liikmesriikide ametivõimud ja mis puudutavad kõiki sõidukeid või teatava kategooria sõidukeid, mis on määratletud muude kriteeriumide alusel kui need, mis on direktiivi 2007/46, selle „õigustloovate aktide“ ja neist tulenevate aktide esemeks, ei saa olla vastuolus selle direktiivi artikli 4 lõike 3 teise lõiguga. Üldkohus täpsustas nimelt, et need liidu õigusaktid ei saa eelkõige riivata suuremat osa „liiklusseadustiku“ õigusnorme ega liiklust piiravaid meetmeid, näiteks akte, millega kehtestatakse jalakäijate alad, „autovabad päevad“ või päevad, mil võivad sõita ainult paarisnumbriga või ainult paaritu numbriga autod saastatuse järsu suurenemise juhtudel. Samuti leidis Üldkohus, et liikmesriigi ametivõim võib täna direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teist lõiku eiramata kehtestada saasteklassil põhinevaid liikluspiiranguid sõidukitele, mis kuuluvad määruse nr 715/2007 kategooriatesse ja vastavad parimal juhul vaid Euro 5 standardile, kuna see standard ja varasemad Euro standardid selle direktiivi kohaldamisel enam ei kehti, kuna nüüd on kohaldatav Euro 6 standard.
- 77 Seevastu, nagu nähtub sisuliselt vaidlustatud kohtuotsuse punktides 54–76, järeldas Üldkohus, et viite „teel liiklemisele“ lisamine direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teise lõiku toob kaasa selle, et liikmesriigi ametivõimul takistatakse selliste liikluspiirangute kehtestamist, mis põhinevad määruse nr 715/2007 kohaldamisalasse kuuluvate selliste sõidukite saasteklassil, mis vastavad RDE katsete käigus NTE piirväärtustele, kuna need väärtused on vaidlusaluse määruse vastuvõtmise tõttu kehtivad ja järelikult vastavad sellised sõidukid nimetatud direktiivist tulenevatele nõuetele.
- 78 Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 76, millele on viidatud selle kohtuotsuse punktides 77, 79 ja 80, märkis Üldkohus näitena ära liikluse piiramise meetme, mida apellatsioonimenetluses vastustajaks olevad linnad tema arvates vaidlusaluse määruse vastuvõtmise tõttu enam kehtestada ei saa, meetme, mis sõidukite saasteklassi alusel piirab selliste sõidukite liiklemist, mis RDE katsete käigus ei järgi küll Euro 6 standardiga kehtestatud lämmastikoksiidide heitkoguste piirväärtusi, kuid mis nende katsete käigus siiski vastavad selles määruuses sätestatud lämmastikoksiidide heitkoguste NTE piirväärtustele, mis ületavad esimesena nimetatud väärtusi.
- 79 Nimelt, nagu nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktist 81, põhjendasid apellatsioonimenetluses vastustajaks olevad linnad Üldkohtus – ilma et seda oleks esimeses kohtuastmes või käesolevate apellatsioonkaebuste raames vaidlustatud –, et neil on riigisisese õiguse alusel pädevus kaitsta keskkonda ja tervist, eelkõige õhureostuse vastu võitlemisel, sealhulgas pädevus piirata sõidukiliiklust sel eesmärgil.
- 80 Seega tuleb analüüsida, kas Üldkohus võis põhjendatult tõlgendada direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teist lõiku nii, et see piirab osutatud pädevuse teostamist nii, nagu on kirjeldatud käesoleva kohtuotsuse punktides 77 ja 78.

- 81 Sellega seoses tuleb kõigepealt täpsustada, et kuigi pädevuspiirangud, mis piiravad apellatsioonimenetluse vastustajate linnade õigust reguleerida liiklust, võivad tuleneda liidu õigusega tagatud põhivabadustest ja -õigustest, ei ole see asjaolu iseenesest takistuseks, et mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlev liidu teise õiguse akt puudutaks neid linnu otseselt.
- 82 Seoses selle tõlgenduse põhjendatusega, mille Üldkohus andis direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teise lõigus sisalduvale väljendile „teel liiklemine“, tuleb silmas pidada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb liidu õiguse sätte tõlgendamisel arvestada mitte üksnes sätte sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osa sätte on. Ka liidu õigusnormi tekkelugu võib anda asjakohast teavet normi tõlgendamiseks (2. septembri 2021. aasta kohtuotsus CRCAM, C-337/20, EU:C:2021:671, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 83 Esiteks, mis puudutab direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teise lõigu sõnastust, siis tuleb märkida, et kuigi väljend „teel liiklemine“ näib selle tavatähendust arvestades viitavat sõidukiliiklusele liikmesriigi territooriumil, ei ole tegemist ainsa tegevusega, mida liikmesriigid kõnealuse sätte kohaselt ei saa keelata, kuna selles sättes on mainitud ka muud tegevust, mida samuti ei saa keelata, nagu sõidukite „registreerimine“, „müük“ ja „kasutuselevõtmine“.
- 84 Nagu aga komisjon sisuliselt rõhutab, tähendab müügi- või kasutuselevõtu keeld asjaomaste sõidukite turulepääsu üldist takistust. Sama võib kehtida registreerimiskeelu suhtes. Seega viitavad kõik need keelud sõidukite turulepääsu takistustele.
- 85 Teiseks, mis puudutab direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teise lõigu konteksti, siis kõigepealt nähtub juba selle direktiivi pealkirjast endast, et selle eesmärk on luua raamistik mootorsõidukite tüübikinnituseks, mis kaldub eeldama, et direktiivi sätetega liikmesriikidele pandud kohustused, mille hulgas on artiklis 4 sätestatud kohustused, puudutavad sõidukite turuleviimist, mitte nende hilisemat liiklust.
- 86 Järgmiseks, nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 52, tuleb tõdeda, et direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 esimese ja teise lõigu sõnastus on teineteist täiendavad. Need kaks lõiku käsitlevad nimelt vastavalt positiivset kohustust, mis võimaldab nimelt liikmesriikidel selle direktiivi nõuetele vastavaid sõidukeid registreerida ning lubada nende müüki ja kasutusele võtmist, ning negatiivset kohustust, mis takistab liikmesriikidel keelata, piirata või takistada selliste sõidukite registreerimist, müüki, kasutusele võtmist või teel liiklemist. Üldkohtu tõlgendus laiendaks aga märkimisväärselt teise lõigu ulatust, mis oleks seega palju laiem esimese lõigu ulatusest, mis näib olevat raskesti põhjendatav.
- 87 Lõpuks, kuigi – nagu nähtub direktiivi 2007/46 artiklist 4 – selles artiklis ette nähtud kohustused puudutavad spetsiaalselt mootorsõidukite tootjaid ja tüübikinnituse valdkonnas pädevaid riigisiseseid ametiasutusi, on selge, et apellatsioonimenetluses vastustajaks olevatel linnadel ei ole pädevust nende sõidukite tüübikinnituse valdkonnas.
- 88 Kolmandaks, mis puudutab direktiiviga 2007/46 taotletavat eesmärki, siis selle artiklist 1 koostoimes põhjendustega 2, 3 ja 14 tuleneb, et sellega kehtestatakse uute sõidukite tüübikinnituse ühtne menetlus, mis põhineb nende tehniliste omaduste täieliku ühtlustamise põhimõttel, kusjuures sõidukite ehitust ja töötamist puudutavad tehnilised erinõuded on kehtestatud selle direktiivi IV lisas loetletud üksikdirektiividega. Neist sätetest nähtub, et ühtlustatud raamistiku eesmärk on siseturu rajamine ja toimimine, soovides tagada



liiklusohutuse kõrget taset, mille kindlustab eelkõige sõidukite ehitust käsitlevate tehniliste nõuete täielik ühtlustamine (20. märtsi 2014. aasta kohtuotsus komisjon vs. Poola, C-639/11, EU:C:2014:173, punktid 34 ja 35).

- 89 Käesoleva kohtuotsuse punktides 83–88 esitatud kaalutlused kõnelevad direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teise lõigu sellise tõlgenduse vastu, millest Üldkohus lähtus ja mis annab selles direktiivis eraldiseisvale väljendile laia ulatuse, et põhjendada järeldust, et see säte takistab kehtestamast teatud kohalikke liikluspiiranguid, mille eesmärk on eelkõige kaitsta keskkonda.
- 90 Seda, kuidas Üldkohus tõlgendas direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teist lõiku, ei kinnita ka selle sätte tekkelugu. Nimelt, kuigi 14. juuli 2003. aasta ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (KOM(2003) 418 (lõplik)) ei sisaldanud viidet „teel liiklemisele“, siis alles 29. oktoobri 2004. aasta muudetud ettepanekus võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse kohta (KOM(2004) 738 (lõplik)) on see viide lisatud.
- 91 Ühelt poolt tuleb muudetud ettepaneku 5. klausli kohaselt seda viidet mõista kui „vaba liikumise tingimust“. Teiselt poolt, nagu nähtub 5. klausli pealkirjast endast, oli muudetud ettepanekus selliselt tehtud muudatuste eesmärk üksnes selgitada liikmesriikide kohustusi seoses tüübikinnituse saanud sõidukite, nende osade ja eraldi seadmestike vaba liikumisega, mitte aga laiendada nende kohustuste ulatust.
- 92 Seega tuleb tõdeda, et viite „teel liiklemisele“ lisamise eesmärk ei olnud mitte laiendada sõidukite tüübikinnitust käsitlevate õigusnormide kohaldamisala, vaid üksnes vältida seda, et liikmesriigid hüilksid kõrvale direktiivi 2007/46 kohaldamisalasse kuuluvate selliste sõidukite turulepääsu takistamise keelust, mis vastavad selle direktiivi, selles viidatud õigustloovate aktide ja neist tulenevate õigusaktide nõuetele nende sõidukite registreerimise, turuleviimise või kasutusele võtmise ajal.
- 93 Niisiis tõlgendas Üldkohus direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teises lõigus kasutatud väljendit „teel liiklemine“ isoleeritult, mis ei ole kooskõlas selle sätte kontekstiga ega selle õigusakti eesmärkidega, mille osaks see säte on, ega ka nimetatud sätte tekkelooga.
- 94 Neil asjaoludel, nagu märkis ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 72, rikkus Üldkohus õigusnormi, kui ta leidis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 84, et arvestades ühelt poolt asjaolu, et direktiivi 2007/46 artikli 4 lõike 3 teine lõik piirab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevate linnade õigust piirata sõidukiliiklust õhukvaliteedi kaitseks, ja seda, kuidas nad seda õigust kasutavad, ning teiselt poolt vaidlusaluse määruse ja selle sätte omavahelist suhet, mõjutab see määrus neid otseselt ning et järelikult puudutab see neid otseselt ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses.
- 95 Pealegi ei võimalda ükski muu apellatsioonimenetluses vastustajaks olevate linnade esitatud põhjus ega vaidlustatud kohtuotsuses Üldkohtu esitatud kaalutus kinnitada tema järeldust, et vaidlusalune määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt.
- 96 Täpsemalt tuleb esiteks seoses sellega, et apellatsioonimenetluses vastustajaks olevad linnad viitavad võimalusele, et juhul, kui nad võtavad liikluse valdkonnas vastu õigusnormid, mis on vastuolus vaidlusaluse määrusega koostoimes direktiivi 2007/46 artikli 4 lõikega 3, ja kui

kavandatakse liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi esitamist selle liikmesriigi vastu, kuhu nad kuuluvad, ning seoses sellega, et nad täpsustavad, et see võimalus kujutab endast sellest määrusest otseselt tulenevat tagajärge, mis tähendab, et tuleb asuda seisukohale, et määrus puudutab neid otseselt ERTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses, märkida, et nende argumentidega ei saa nõustuda.

- 97 Nimelt põhinevad need argumendid – nagu ka vaidlustatud kohtuotsuse punktis 79 sisalduv hinnang, milles Üldkohus sellise võimaluse esinemist tunnistas – eeldusel, et kui apellatsioonimenetluses vastustajaks olevad linnad võtavad vastu õigusaktid, mis piiravad teatavate sõidukite kohalikku liiklust keskkonnakaitse eesmärgil, võib see rikkuda keeldu, mis on ette nähtud direktiivi 2007/46 artikli 4 lõikes 3 koostoimes vaidlusaluse määrusega. Nagu nähtub aga käesoleva kohtuotsuse punktides 80–93 esitatud kaalutlustest, on see eeldus väär.
- 98 Sama kehtib vaidlustatud kohtuotsuse punktides 77 ja 78 Üldkohtu esitatud kaalutluste kohta, mille kohaselt liikmesriikide kohtud peavad sisuliselt – vastuolu tõttu vaidlusaluse määrusega koostoimes direktiivi 2007/46 artikli 4 lõikega 3 – tühistama linna vastu võetud õigusakti, mis piirab sõidukite liiklust nende saasteklassiga seotud põhjustel, isegi kui need sõidukid vastavad vaidlusaluses määruses ette nähtud nõuetele. Nimelt põhinevad ka need kaalutlused eelmises punktis mainitud ekslikul eeldusel, mistõttu nendega ei saa tõendada, et see määrus puudutab apellatsioonimenetluses vastustajaks olevaid linnu otseselt.
- 99 Teiseks, mis puudutab ville de Bruxelles'i argumente, mis on esitatud käesoleva kohtuotsuse punktis 54, siis piisab, kui tõdeda, et vastupidi sellele, millest Üldkohus näib olevat lähtunud vaidlustatud kohtuotsuse punktis 83, ei saa asjaolu, et komisjon algatas Belgia Kuningriigi, Hispaania Kuningriigi või Prantsuse Vabariigi vastu liikmesriigi kohustuste rikkumise menetlused nende vastaval territooriumil väidetavalt ebapiisava õhukvaliteedi tõttu, arvestades direktiivi 2008/50 nõudeid, sealhulgas lämmastikoksiidide taset puudutavas osas, pidada vaidlusalusest määrusest otseselt tulenevaks tagajärjeks. Nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktist 94, ei takista see määrus nimelt apellatsioonimenetluses vastustajaks olevatel linnadel kasutada oma pädevust reguleerida liiklust oma äranägemisel, eelkõige eesmärgiga kaitsta keskkonda, mistõttu ei saa asuda seisukohale, et kõnealune määrus mõjutab otseselt võimalust, et liikmesriigid, kellest need linnad sõltuvad, kaevatakse Euroopa Kohtusse, või isegi et see kohus tuvastaks liikmesriigi kohustuste rikkumise menetluses, et nad on jätnud oma keskkonnaalased kohustused täitmata.
- 100 Kolmandaks ei sea ka Üldkohtu poolt vaidlustatud kohtuotsuse punktis 82 osutatud näited sellistest liikluspõrangutest, mille apellatsioonimenetluses vastustajaks olevad linnad on juba vastu võtnud, nagu see, mida ville de Paris rakendas oma territooriumil selliste sõidukite liikluse piiramiseks, mis ei vasta teatud kindlale Euro standardile, kahtluse alla käesoleva kohtuotsuse punktis 94 esitatud kaalutlusi, kuna küsimus, kas need linnad on tõepoolest vastu võtnud õigusakte, mida Üldkohus pidas vaidlusaluse määruse vastuvõtmise tõttu direktiivi 2007/46 artikli 4 lõikes 3 ette nähtud keelu alla kuuluvaks, ei muuda kuidagi seda, et Üldkohus lähtus selle sätte väärast tõlgendusest, kui ta hindas talle esitatud hagide vastuvõetavust ERTL artikli 263 neljanda lõigu alusel.
- 101 Siit järeldub, et kohtuasjas C-177/19 P esitatud esimese väitega ja kohtuasjas C-178/19 P esitatud esimese väite teise osaga tuleb nõustuda.

- 102 ETL artikli 263 neljanda lõigu sõnastusest endast nähtub aga, et sellise tühistamishagi vastuvõetavus, mille on selle sätte alusel esitanud füüsiline või juriidiline isik, kes ei ole vaidlustatud akti adressaat, sõltub tingimusest, et nimetatud akt peab seda isikut otseselt puudutama.
- 103 Neil asjaoludel tuleb vaidlustatud kohtuotsus tühistada osas, milles Üldkohus lükkas tagasi komisjoni esitatud vastuvõetamatuse väited ja leidis, et esimeses kohtuastmes esitatud hagid on vastuvõetavad.

### **Esimeses kohtuastmes esitatud hagid**

- 104 Vastavalt Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 61 esimese lõigu teisele lausele võib Euroopa Kohus Üldkohtu otsuse tühistamise korral teha asja suhtes ise lõpliku kohtuotsuse, kui menetlusstaadium seda lubab. Käesoleval juhul leiab Euroopa Kohus, et menetlusstaadium lubab teha lõpliku kohtuotsuse ja et see otsus tuleb teha eelkõige tühistamishagide vastuvõetavuse kohta.
- 105 Mis puudutab komisjoni esitatud vastuvõetamatuse väiteid, siis tuleb tõdeda, et käesoleva kohtuotsuse punktides 82–101 esitatud põhjustel ei saa asuda seisukohale, et vaidlusalune määrus puudutab esimeses kohtuastmes hagejaks olevaid linnu otseselt, vastupidi sellele, mida nad väidavad.
- 106 Kuna – nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktist 102 – sellise tühistamishagi vastuvõetavus, mille on selle sätte alusel esitanud füüsiline või juriidiline isik, kes ei ole vaidlustatud akti adressaat, sõltub tingimusest, et nimetatud akt peab seda isikut otseselt puudutama, tuleb komisjoni esitatud vastuvõetamatuse väidetega nõustuda.
- 107 Järelikult tuleb ville de Paris', ville de Bruxelles'i ja ayuntamiento de Madridi esitatud tühistamishagid jätta vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata.

### **Kohtukulud**

- 108 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 184 lõikes 2 on sätestatud, et kui apellatsioonkaebus on põhjendatud ja Euroopa Kohus teeb ise kohtuasjas lõpliku otsuse, otsustab ta kohtukulude jaotamise.
- 109 Kodukorra artikli 138 lõike 1 kohaselt, mida kodukorra artikli 184 lõike 1 alusel kohaldatakse apellatsioonkaebuste suhtes, on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud.
- 110 Lisaks näeb kodukorra artikli 184 lõige 3 ette, et kui apellatsioonkaebus, mille esitas liikmesriik, kes Üldkohtus menetlusse ei astunud, tunnistatakse põhjendatuks, võib Euroopa Kohus määrata, et kohtukulud jagatakse poolte vahel või et apellant, kelle kasuks otsus tehti, hüvitab kaotanud poolele kulud, mis talle tekitati apellatsioonkaebuse esitamisega. Käesoleval juhul tuleb määrata, et kõik pooled kannavad apellatsioonkaebustega seotud kohtukulud ise.

- 111 Arvestades vaidlustatud kohtuotsuse tühistamist ja esimeses kohtuastmes esitatud hagide vastuvõetamatust, tuleb seejärel jätta ville de Bruxelles'i, ville de Paris' ja ayuntamiento de Madridi kohtukulud esimeses kohtuastmes ja apellatsiooniasemes nende endi kanda ning mõista neilt välja komisjoni kohtukulud esimeses kohtuastmes ja apellatsioonimenetluses vastavalt komisjoni nõuetele.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

- 1. Tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 13. detsembri 2018. aasta otsus Ville de Paris, Ville de Bruxelles ja Ayuntamiento de Madrid vs. komisjon (T-339/16, T-352/16 ja T-391/16, EU:T:2018:927).**
- 2. Jätta tühistamishagid, mille on liidetud kohtuasjades T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 esitanud vastavalt ville de Paris, ville de Bruxelles ja ayuntamiento de Madrid, vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata.**
- 3. Jätta kõikide poolte kohtukulud apellatsiooniasemes nende endi kanda.**
- 4. Jätta ville de Paris', ville de Bruxelles'i ja ayuntamiento de Madridi kohtukulud esimeses kohtuastmes ja apellatsioonimenetluses nende endi kanda ning mõista neilt välja Euroopa Komisjoni kohtukulud esimeses kohtuastmes.**

Allkirjad