



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

13 päivänä tammikuuta 2022*

Muutoksenhaku – Kumoamiskanne – Ympäristö – Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä – Asetus (EU) 2016/646 – Kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöt (Euro 6) – Päästöjen enimmäisarvojen (NTE) määrittäminen typen oksidien päästöille todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen (RDE) testausmenettelyssä – SEUT 263 artiklan neljäs kohta – Kanteen tutkittavaksi ottaminen – Valtion alainen yksikkö, jolla on ympäristönsuojeluun liittyvää toimivaltaa rajoittaa määrättyjen ajoneuvojen käyttöä – Edellytys, jonka mukaan toimen on koskettava kantajaa suoraan

Yhdistetyissä asioissa C-177/19 P–C-179/19 P,

joissa on kyse kolmesta Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 56 artiklaan perustuvasta valituksesta, jotka on pantu vireille 22.2.2019 (C-177/19 P ja C-178/19 P) ja 23.2.2019 (C-179/19 P),

Saksan liittotasavalta, asiamiehinään J. Möller, D. Klebs ja S. Eisenberg,

valittajana,

jota tukevat

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

Romania, asiamiehinään aluksi E. Gane, O.-C. Ichim, L. Lițu ja C.-R. Cantâr, sittemmin E. Gane, O.-C. Ichim ja L. Lițu, ja

Slovakian tasavalta, asiamiehenään B. Ricziová,

väliintulijoina muutoksenhakuasteessa,

ja joissa valittajan vastapuolina ja muina osapuolina ovat

Ville de Paris (Ranska), edustajanaan J. Assous, avocat,

Ville de Bruxelles (Belgia), edustajinaan M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux ja A. Feyt, avocats, sekä S. Kaisergruber, Rechtsanwalt,

Ayuntamiento de Madrid (Espanja), edustajanaan J. Assous, avocat,

* Oikeudenkäyntikielien espanja ja ranska

kantajina ensimmäisessä oikeusasteessa,

Euroopan komissio, asiamiehinään J.-F. Brakeland ja M. Huttunen,

vastaajana ensimmäisessä oikeusasteessa (C-177/19 P),

ja

Unkari, asiamiehenään M. Z. Fehér,

valittajana,

jota tukevat

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

väliintulijana muutoksenhakuasteessa,

ja joissa valittajan vastapuolina ja muina osapuolina ovat

Ville de Paris (Ranska), edustajanaan J. Assous, avocat,

Ville de Bruxelles (Belgia), edustajinaan M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux ja A. Feyt, avocats, sekä S. Kaisergruber, Rechtsanwalt,

Ayuntamiento de Madrid (Espanja), edustajanaan J. Assous, avocat,

kantajina ensimmäisessä oikeusasteessa,

Euroopan komissio, asiamiehinään J.-F. Brakeland ja M. Huttunen,

vastaajana ensimmäisessä oikeusasteessa (C-178/19 P),

ja

Euroopan komissio, asiamiehenään J.-F. Brakeland,

valittajana,

jota tukee

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

väliintulijana muutoksenhakuasteessa,

ja joissa valittajan vastapuolina ja muina osapuolina ovat

Ville de Paris (Ranska), edustajanaan J. Assous, avocat,

Ville de Bruxelles (Belgia), edustajinaan M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux ja A. Feyt, avocats, sekä S. Kaisergruber, Rechtsanwalt, ja

Ayuntamiento de Madrid (Espanja), edustajanaan J. Assous, avocat,

kantajina ensimmäisessä oikeusasteessa (C-179/19 P),

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Regan (esittelevä tuomari), neljännen jaoston puheenjohtaja C. Lycourgos ja tuomari M. Ilešič,

julkisasiamies: M. Bobek,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 10.6.2021 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Valituksissaan Saksan liittotasavalta (C-177/19 P), Unkari (C-178/19 P) ja Euroopan komissio (C-179/19 P) vaativat, että unionin tuomioistuin kumoaa unionin yleisen tuomioistuimen 13.12.2018 antaman tuomion Ville de Paris, Ville de Bruxelles ja Ayuntamiento de Madrid v. komissio (T-339/16, T-352/16 ja T-391/16, EU:T:2018:927; jäljempänä valituksenalainen tuomio), jolla tämä yhtäältä kumosi asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta 20.4.2016 annetun komission asetuksen (EU) 2016/646 (EUVL 2016, L 109, s. 1; jäljempänä riidanalainen asetus) liitteessä II olevan 2 kohdan siltä osin kuin siinä määritetään moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta 18.7.2008 annetun komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteessä III A olevissa 2.1.1 ja 2.1.2 kohdassa esitetty epäpuhtauden lopullinen vaatimustenmukaisuuden tunnusluku CFPollutant ja epäpuhtauden väliaikainen vaatimustenmukaisuuden tunnusluku CFPollutant typen oksidien massalle ja toisaalta piti kumottujen säännösten vaikutukset voimassa siihen saakka, kunnes kohtuullisessa ajassa on annettu uusi säännöstö, jolla nämä säännökset korvataan, ja tämä aika ei voi ylittää 12:ta kuukautta tämän tuomion voimaantulosta laskettuna.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Direktiivi 2007/46/EY

- 2 Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) (EUVL 2007, L 263, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 25.2.2014 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 214/2014 (EUVL 2014, L 69, s. 3) (jäljempänä direktiivi 2007/46), johdanto-osan 2, 3 ja 14 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

- ”(2) Yhteisön sisämarkkinoiden luomisen ja niiden toiminnan vuoksi on syytä korvata jäsenvaltioiden hyväksyntäjärjestelmät yhteisön hyväksyntämenettelyllä, joka perustuu täydellisen yhdenmukaistamisen periaatteeseen.
- (3) Järjestelmiin, osiin, erillisiin teknisiin yksiköihin ja ajoneuvoihin sovellettavat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava ja määritettävä säädöksissä. Näillä säädöksillä olisi ensisijaisesti pyrittävä varmistamaan liikenneturvallisuuden, terveyden suojelun, ympäristönsuojelun, energiatehokkuuden ja luvattoman käytön estämisen korkea taso.

--

- (14) Ajoneuvojen hyväksyntää koskevan lainsäädännön päätarkoituksena on varmistaa, että markkinoille saatetut uudet ajoneuvot, osat ja erilliset tekniset yksiköt ovat turvallisuuden sekä ympäristönsuojelun kannalta korkeatasoisia. Tätä tavoitetta ei saisi vaarantaa tiettyjen osien tai varusteiden asentamisella sen jälkeen, kun ajoneuvot on saatettu markkinoille tai otettu käyttöön. Siten olisi toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että hyväksyntäviranomainen tarkastaa ennen myyntiin saattamista osat ja varusteet, jotka on mahdollista asentaa ajoneuvoihin ja jotka voivat merkittävästi haitata turvallisuuden tai ympäristönsuojelun kannalta olennaisten järjestelmien toimintaa. Näiden toimenpiteiden olisi koostuttava teknisistä säännöksistä, jotka koskevat tällaisille osille ja varusteille asetettavia vaatimuksia.”

- 3 Tämän direktiivin 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Kohde”, säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset, jotka koskevat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntää, jolloin tavoitteena on helpottaa niiden rekisteröintiä, myyntiä ja käyttöönottoa yhteisössä.

--

Ajoneuvojen rakentamista ja toimintaa koskevat erityiset tekniset vaatimukset hyväksytään tämän direktiivin mukaisesti säädöksissä, joiden tyhjentävä luettelo on liitteessä IV.”

4 Mainitun direktiivin 4 artiklan, jonka otsikko on ”Jäsenvaltioita koskevat velvoitteet”, 1–3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että hyväksyntää hakevat valmistajat täyttävät tämän direktiivin mukaiset velvoitteensa.

2. Jäsenvaltiot saavat hyväksyä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.

3. Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönoton.

Ne eivät saa kieltää, rajoittaa tai estää ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden rekisteröintiä, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä tiellä perustein, jotka liittyvät tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvon rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin, jos kyseiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.”

5 Saman direktiivin liitteen IV, jonka otsikko on ”Ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset”, I osassa on luettelo ”rajoittamattomina sarjoina valmistettavien ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää” koskevista säädöksistä. Siitä ilmenee, että kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjä (Euro 5 ja Euro 6) koskeva säädös on moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007 (EUVL 2007, L 171, s. 1).

Asetus N:o 715/2007

6 Asetuksen N:o 715/2007 1 artiklan, jonka otsikko on ”Kohde”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tällä asetuksella säädetään yhteiset tekniset vaatimukset, jotka koskevat moottoriajoneuvojen, jäljempänä 'ajoneuvot', ja niiden varaosien, kuten pilaantumista rajoittavien laitteiden, tyyppihyväksyntää niiden päästöjen osalta.”

7 Kyseisen asetuksen II lukuun, jonka otsikko on ”Tyyppihyväksyntää koskevat valmistajan velvollisuudet”, sisältyy 4 artikla, jonka otsikko on ”Valmistajan velvollisuudet” ja jonka 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Valmistajan on osoitettava, että kaikki yhteisössä myydyt, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti. – –

Nämä velvollisuudet sisältävät liitteessä I ja 5 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanotoimissa asetettujen päästörajojen noudattamisen.”

Direktiivi 2008/50/EY

- 8 Kuten ilmanlaadusta ja sen parantamisesta 21.5.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/50/EY (EUVL 2008, L 152, s. 1) 1 artiklasta, jonka otsikko on ”Kohde”, ilmenee, siinä säädetään toimenpiteistä, joiden tavoitteena on muun muassa ”ilmanlaadun ylläpitäminen sellaisenaan silloin kun se on hyvä, ja muissa tapauksissa sen parantaminen”.

Asetus (EU) 2016/427

- 9 Komissio otti käyttöön asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta 10.3.2016 annetulla komission asetuksella (EU) 2016/427 (EUVL 2016, L 82, s. 1) todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen (RDE) testausmenettelyn, joka vastaa paremmin ajossa mitattuja päästöjä.

Riidanalainen asetus

- 10 Riidanalaisen asetuksen ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Asetus [N:o 715/2007] on yksi [direktiivillä 2007/2007] vahvistettua tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista erillisissäädöksistä.”

- 11 Tämän asetuksen 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Muutetaan asetus [N:o 692/2008] seuraavasti:

– –

6) Muutetaan liite III A tämän asetuksen liitteen II mukaisesti.”

- 12 Mainitun asetuksen liitteessä II säädetään muun muassa 2.1.1, 2.1.2 ja 2.1.3 kohdan lisäämisestä asetuksen N:o 692/2008 liitteeseen III A.

- 13 2.1.1 kohdassa säädetään typen oksidien massan lopullisen vaatimustenmukaisuuden tunnusluvusta, joka on 1 lisättyä marginaalilla 0,5, ja täsmennetään, että tämä marginaali ”on parametri, jolla otetaan huomioon PEMS-laitteiden myötä syntyvät uudet mittausepävarmuudet. Sitä tarkastellaan vuosittain uudelleen ja tarkistetaan, kun PEMS-menettelyn laatu paranee tai tekniikka kehittyy”.

- 14 2.1.2 kohdassa säädetään, että poiketen 2.1.1 kohdan säännöksistä voidaan viiden vuoden ja neljän kuukauden ajan asetuksen N:o 715/2007 10 artiklan 4 ja 5 kohdassa annetuista päivämääristä ja valmistajan pyynnöstä soveltaa typen oksidien massan väliaikaista vaatimustenmukaisuuden tunnuslukua 2,1.

- 15 Mainittu 2.1.3 kohta koskee ”siirtofunktioita”.

Menettely unionin yleisessä tuomioistuimessa ja valituksenalainen tuomio

- 16 Ville de Paris (jäljempänä Pariisin kaupunki) (asia T-339/16), ville de Bruxelles (jäljempänä Brysselin kaupunki) (asia T-352/16) ja ayuntamiento de Madrid (jäljempänä Madridin kaupunki) (asia T-391/16) nostivat kukin unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon vastaavasti 26.6., 29.6. ja 19.7.2016 toimittamallaan kannekirjelmillä kanteen riidanalaisen asetuksen kumoamiseksi.
- 17 Kanteidensa tueksi ne väittivät erityisesti, ettei komissio voinut kyseisellä asetuksella vahvistaa typen oksidien päästöjen enimmäisarvoja, jotka ylittävät asetuksella N:o 715/2007 Euro 6-standardille määritetyt raja-arvot.
- 18 Komissio esitti unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 130 artiklan 1 kohdan nojalla erillisillä asiakirjoilla mainittuja kanteita koskevia oikeudenkäyntiväitteitä, joiden mukaan riidanalainen asetus ei koske suoraan Pariisin kaupunkia, Brysselin kaupunkia ja Madridin kaupunkia SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla, ja vaati unionin yleistä tuomioistuinta ratkaisemaan asian pääasian käsittelyä aloittamatta. Unionin yleinen tuomioistuin päätti käsitellä oikeudenkäyntiväitteet pääasian yhteydessä.
- 19 Asiat T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 yhdistettiin menettelyn suullista vaihetta ja käsittelyn päätteeksi annettavaa ratkaisua varten.
- 20 Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi valituksenalaisella tuomiolla komission esittämät oikeudenkäyntiväitteet katsottuaan ensin tuomionsa 84 kohdassa, että ”riidanalaisen asetuksen on osoitettu vaikuttavan [ensimmäisen oikeusasteen] kantajien oikeusasemaan ja että näin ollen kyseinen asetus koskee niitä SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla suoraan”. Asiakysymyksen osalta unionin yleinen tuomioistuin yhtäältä kumosi riidanalaisen asetuksen liitteessä II olevan 2 kohdan siltä osin kuin siinä määritetään asetuksen N:o 692/2008 liitteessä III A olevissa 2.1.1 ja 2.1.2 kohdassa esitetty epäpuhtauden lopullinen vaatimustenmukaisuuden tunnusluku CFPollutant ja epäpuhtauden väliaikainen vaatimustenmukaisuuden tunnusluku CFPollutant typen oksidien massalle ja toisaalta piti kumottujen säännösten vaikutukset voimassa siihen saakka, kunnes kohtuullisessa ajassa on annettu uusi säännöstö, jolla nämä säännökset korvataan, ja tämä aika ei voi ylittää 12:ta kuukautta tämän tuomion voimaantulosta laskettuna. Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi kanteet muilta osin sekä Pariisin kaupungin vahingonkorvausvaatimuksen.

Asianosaisten vaatimukset ja asian käsittely unionin tuomioistuimessa

- 21 Asiassa C-177/19 P tekemällään valituksella Saksan liittotasavalta vaatii, että unionin tuomioistuin
 - ensisijaisesti kumoaa valituksenalaisen tuomion ja hylkää kanteet
 - toissijaisesti muuttaa valituksenalaisen tuomion tuomiolauselman 3 kohtaa siten, että kumottujen säännösten vaikutukset pidetään voimassa huomattavasti pidemmän enimmäismääräajan kuin 12 kuukauden ajan tuomion voimaantulosta laskettuna, ja
 - velvoittaa Pariisin kaupungin, Brysselin kaupungin ja Madridin kaupungin korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

- 22 Unionin tuomioistuimen presidentin 27.6.2019 antamalla päätöksellä Slovakian tasavalta hyväksyttiin asiassa väliintulijaksi tukemaan Saksan liittotasavallan vaatimuksia.
- 23 Unionin tuomioistuimen presidentin 19.7.2019 antamalla päätöksellä Romania hyväksyttiin väliintulijaksi tukemaan Saksan liittotasavallan vaatimuksia suullisessa käsittelyssä, jos tällainen järjestetään.
- 24 Komissio vaatii, että unionin tuomioistuin
- ensisijaisesti kumoaa valituksenalaisen tuomion ja hylkää kanteet ja
 - toissijaisesti kumoaa valituksenalaisen tuomion tuomiolauselman siltä osin kuin siinä määrätään, että kumottujen säännösten vaikutukset pidetään voimassa kaksitoista kuukautta tämän tuomion voimaantulosta laskettuna, ja päättää pitää kumottujen säännösten vaikutukset voimassa siihen saakka, kunnes on annettu uusi säännöstö, jolla nämä säännökset korvataan.
- 25 Asiassa C-178/19 P tekemässään valituksessa Unkari vaatii, että unionin tuomioistuin
- ensisijaisesti kumoaa valituksenalaisen tuomion ja hylkää kanteet
 - toissijaisesti kumoaa valituksenalaisen tuomion tuomiolauselman siltä osin kuin siinä määrätään, että kumottujen säännösten vaikutukset pidetään voimassa kaksitoista kuukautta tämän tuomion voimaantulosta laskettuna, ja päättää pitää kumottujen säännösten vaikutukset voimassa siihen saakka, kunnes on annettu uusi säännöstö, jolla nämä säännökset korvataan, ja
 - velvoittaa ensimmäisen oikeusasteen menettelyn osapuolet korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 26 Komissio esittää sekä ensisijaisesti että toissijaisesti samat vaatimukset kuin Unkari.
- 27 Asiassa C-179/19 P tekemässään valituksessa komissio vaatii, että unionin tuomioistuin
- ensisijaisesti kumoaa valituksenalaisen tuomion, hylkää kanteet ja velvoittaa Pariisin kaupungin, Brysselin kaupungin ja Madridin kaupungin korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja
 - toissijaisesti kumoaa valituksenalaisen tuomion, palauttaa asian unionin yleiseen tuomioistuimeen uudelleen käsittelyä varten ja määrää, että kummassakin oikeusasteessa aiheutuneista oikeudenkäyntikuluista päätetään myöhemmin.
- 28 Unionin tuomioistuimen presidentin 1.10.2019 antamalla määräyksillä Saksa v. komissio (C-177/19 P, EU:C:2019:837, ei julkaistu), Unkari v. komissio (C-178/19 P, EU:C:2019:835, ei julkaistu) ja komissio v. ville de Paris ym. (C-179/19 P, EU:C:2019:836, ei julkaistu) Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (jäljempänä ACEA) hyväksyttiin väliintulijaksi tukemaan valittajien vaatimuksia.
- 29 Kaikissa niitä koskeissa asioissa Pariisin kaupunki, Brysselin kaupunki ja Madridin kaupunki vaativat, että unionin tuomioistuin hylkää valitukset ja velvoittaa valittajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

- 30 Toissijaisesti Madridin kaupunki vaatii, että unionin tuomioistuin palauttaa nämä asiat unionin yleiseen tuomioistuimeen, jotta tämä voisi lausua perusteista, joita ei ole tutkittu ensimmäisessä oikeusasteessa. Pariisin kaupunki ja Brysselin kaupunki esittävät saman toissijaisen vaatimuksen asiassa C-179/19 P.
- 31 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 54 artiklan 2 kohdan mukaisesti viidennen jaoston puheenjohtaja päätti 28.1.2021 julkisasiamiestä ja asianosaisia kuultuaan yhdistää käsiteltävänä olevat asiat ratkaisuehdotusta ja tuomiota varten.

Valitusten tarkastelu

- 32 Saksan liittotasavalta esittää asiassa C-177/19 P tekemänsä valituksen tueksi viisi valitusperustetta, joista ensimmäinen koskee oikeudellista virhettä siltä osin kuin unionin yleinen tuomioistuin on todennut, että riidanalainen asetus koskee suoraan valituksen vastapuolina olevia kaupunkeja, toinen perustelujen puutteellisuutta tältä osin ja kolmas asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 3 kohdan rikkomista siltä osin kuin unionin yleinen tuomioistuin on katsonut, ettei komissiolla ollut toimivaltaa antaa riidanalaisista asetuksista, neljäs oikeudellista virhettä siltä osin kuin unionin yleinen tuomioistuin kumosi osittain tämän asetuksen ja viides vaatimusta pitää voimassa mainitun asetuksen kumottujen säännösten vaikutukset pitempään kuin kaksitoista kuukautta valituksenalaisen tuomion voimaantulopäivästä laskettuna.
- 33 Unkari esittää asiassa C-178/19 P tekemänsä valituksen tueksi kaksi valitusperustetta, joista ensimmäinen koskee kanteiden tutkittavaksi ottamista ensimmäisessä oikeusasteessa ja toinen ajanjaksoa, jonka ajan unionin yleinen tuomioistuin piti voimassa riidanalaisen asetuksen kumottujen säännösten vaikutukset.
- 34 Komissio esittää asiassa C-179/19 P tekemänsä valituksen tueksi yhden ainoan valitusperusteen, jonka mukaan unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen todetessaan, että riidanalaisella asetuksella muutetaan asetuksen N:o 715/2007 olennaista osaa.

Toinen valitusperuste asiassa C-177/19 P

Asianosaisten lausumat

- 35 Saksan liittotasavalta, jota ACEA ja Slovakian tasavalta tukevat, muistuttaa asiassa C-177/19 P esittämässään toisessa valitusperusteessa, jota on tarkasteltava ensin, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tuomion perusteluista on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmevä unionin yleisen tuomioistuimen päättely. Nyt käsiteltävässä asiassa unionin yleinen tuomioistuin ei kuitenkaan esittänyt valituksenalaisessa tuomiossa riittävästi syitä, joiden vuoksi se totesi, että riidanalainen asetus koski suoraan valitusten vastapuolina olevia kaupunkeja SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla, koska se on ainoastaan viitannut siihen, että direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toinen alakohta on esteenä sille, että nämä kaupungit voisivat antaa säännöksiä Euro 6 -standardin mukaisten ajoneuvojen käytöstä liikenteessä.
- 36 Brysselin kaupunki ja Madridin kaupunki väittävät, että asiassa C-177/19 P esitetty toinen valitusperuste on perusteeton.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 37 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tuomion perusteluista on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmeittävä unionin yleisen tuomioistuimen päättely siten, että asianosaisille selviävät päätöksen syyt ja että unionin tuomioistuin voi tutkia päätöksen laillisuuden (tuomio 13.12.2018, Euroopan unioni v. Kendrion, C-150/17 P, EU:C:2018:1014, 80 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 38 Nyt käsiteltävässä asiassa on totta – kuten valituksenalaisen tuomion perusteluista ja erityisesti sen 50–84 kohdasta ilmenee –, että unionin yleinen tuomioistuin on lähinnä keskittynyt määrittämään, koskeeko riidanalainen asetus valitusten vastapuolina olevia kaupunkeja suoraan, tulkitsemalla kyseisen asetuksen sijaan direktiiviä 2007/46 ja erityisesti sen 4 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa. Tämän säännöksen mukaan jäsenvaltiot ”eivät saa kieltää, rajoittaa tai estää ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden rekisteröintiä, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä tiellä perustein, jotka liittyvät tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvon rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin, jos kyseiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt täyttävät tämän direktiivin vaatimukset”.
- 39 Unionin yleinen tuomioistuin esitti kuitenkin riittävän selkeästi ja täsmällisesti erityisesti valituksenalaisen tuomion 50–54, 56, 59, 67, 74, 76 ja 77 kohdassa ne syyt, joiden vuoksi se katsoi, että direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toisella alakohdalla on merkitystä sen määrittämiseksi, koskeeko riidanalainen asetus suoraan valituksen vastapuolina olevia kaupunkeja, vaikka tämä säännös sisältyy kyseisestä asetuksesta erilliseen unionin johdetun oikeuden toimeen.
- 40 Erityisesti valituksenalaisen tuomion 76 kohdassa unionin yleinen tuomioistuin totesi, että direktiivin 2007/46 – ja erityisesti sen 4 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan – sanamuodon mukaisen, teleologisen ja asiayhteyteen perustuvan tulkinnan mukaan se estää tosiasiallisesti jäsenvaltion viranomaisia kieltämästä, rajoittamasta tai estämästä ajoneuvojen käyttöä tiellä perustein, jotka liittyvät tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvon rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin, jos kyseiset ajoneuvot täyttävät direktiivin vaatimukset. Unionin yleinen tuomioistuin on kuitenkin todennut valituksenalaisen tuomion 3, 4, 52, 74 ja 76 kohdassa – muistutettuaan, että näistä edellytyksistä säädetään saman direktiivin ”säätelytoimissa” sekä niiden johdetuissa toimissa –, että asetus N:o 715/2007 on ”säätelytoimi”, jota sovelletaan direktiivissä 2007/46 kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöille säädetyn tyyppihyväksyntämenettelyn nojalla, ja nämä päästöt ovat yksi näiden ajoneuvojen rakennetta ja toimintaa koskevista seikoista, jotka direktiivi 2007/46 kattaa sen 4 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan mukaisesti. Lisäksi kuten erityisesti valituksenalaisen tuomion 2–16 kohdassa esitetyistä asioista koskevista oikeussäännöistä johtuu, asetus N:o 692/2008, asetus 2016/427 ja riidanalainen asetus ovat asetuksesta N:o 715/2007 ”johdettuja toimia” siltä osin kuin niiden oikeudellinen perusta on kyseinen asetus ja niiden tarkoituksena on panna se täytäntöön.
- 41 Lisäksi valituksenalaisen tuomion 59, 74 ja 76 kohdasta ilmenee, että unionin yleisen tuomioistuimen mukaan sikäli kuin riidanalaisessa asetuksessa otetaan käyttöön vaatimustenmukaisuuden tunnusluku, jota sovelletaan asetuksessa N:o 715/2007 vahvistettuihin typen oksidien päästöjen enimmäisarvoihin, joita ei voida ylittää asetuksella 2016/427 vahvistetuissa RDE-testeissä, direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa sovelletaan yhtä lailla näihin päästöjen enimmäisarvoihin, joten riidanalaisen asetuksen antamisen vuoksi viranomaiset eivät voi enää toteuttaa liikenteen rajoituksia sellaisten ajoneuvojen päästöjen tason perusteella, joiden luokka kuuluu asetuksen N:o 715/2007 soveltamisalaan ja jotka noudattavat

mainittuja enimmäisarvoja. Kun otetaan huomioon unionin yleisen tuomioistuimen toteamus, jonka mukaan riidanalainen asetus vaikuttaa näin ollen valituksen vastapuolina olevien kaupunkien omaan normatiiviseen toimivaltaan moottoriajoneuvoliikennettä koskevan sääntelyn osalta, unionin yleinen tuomioistuin totesi erityisesti kyseisen tuomion 50, 76, 80 ja 84 kohdassa, että kyseinen asetus koskee niitä suoraan.

- 42 Kun valituksenalaista tuomiota luetaan kokonaisuutena, asianomaiset saavat näin ollen selville syyt, joiden vuoksi unionin yleinen tuomioistuin on katsonut, että sen tulkinta direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toisesta alakohdasta johtaa siihen, että riidanalainen asetus koskee suoraan valituksen vastapuolina olevia kaupunkeja.
- 43 Näin ollen perustelut, jotka unionin yleinen tuomioistuin on esittänyt sen päätelmän tueksi, jonka mukaan riidanalainen asetus koskee suoraan valituksen vastapuolia SEUT 263 artiklan neljännen kohdan mukaisesti, riittävät täyttämään edellä 37 kohdassa esitetyt vaatimukset, mikä ei kuitenkaan vaikuta näiden perustelujen paikkansapitävyyteen, joka on asiassa C-177/19 P esitetyn ensimmäisen valitusperusteen ja asiassa C-178/19 P esitetyn ensimmäisen valitusperusteen toisen osan kohteena.
- 44 Asiassa C-177/19 P esitetty toinen valitusperuste on siis hylättävä perusteettomana.

Ensimmäinen valitusperuste asiassa C-177/19 P ja ensimmäisen valitusperusteen toinen osa asiassa C-178/19 P

Asianosaisten lausumat

- 45 Asiassa C-177/19 P esittämässään ensimmäisessä valitusperusteessa Saksan liittotasavalta ja asiassa C-178/19 P esittämässään ensimmäisen valitusperusteen toisessa osassa Unkari väittävät, että unionin yleinen tuomioistuin on tehnyt oikeudellisen virheen katsoessaan, että riidanalainen asetus koskee valituksen vastapuolina olevia kaupunkeja suoraan.
- 46 Erityisesti Saksan liittotasavalta, jota ACEA, Romania ja Slovakian tasavalta tukevat, väittää ensiksi, että kuntien toimintavapauden rajoitukset eivät johdu riidanalaisesta asetuksesta vaan muista vaatimuksista ja ettei erityisesti paikallisen julkisoikeudellisen yhteisön mahdollisuus perustaa alueita, joilla liikenne on kielletty, riipu tästä asetuksesta. Jos alueet, joilla liikenne on kielletty, katsotaan laittomiksi, tämä johtuu perusvapauksia ja perusoikeuksia koskevista unionin oikeuden yleisistä vaatimuksista.
- 47 Esimerkiksi direktiivissä 2008/50 säädetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava ”asianmukaiset toimenpiteet” sen varmistamiseksi, että jos raja-arvot ylitetään, ylityksen kesto jää mahdollisimman lyhyeksi. Kuten 4.6.2009 annettuun tuomioon Mickelsson ja Roos (C-142/05, EU:C:2009:336) ja valituksenalaisen tuomion 53 kohtaan perustuvasta unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja omaisuudensuojaa, jota suojataan unionin oikeudessa Euroopan unionin perusoikeuskirjan 17 artiklan nojalla, koskevien sääntöjen kaltaiset säännöt voisivat tehdä suhteettomiksi äskettäin rekisteröityjen ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käytön rajoitukset. Riidanalaisen asetuksen osittaisella kumoamisella ei ole vaikutusta tähän oikeustilaan, joten valtion alaisilla yksiköillä tällä alalla olevan normatiivisen toimivallan ja riidanalaisen asetuksen välillä ei ole yhteyttä.

- 48 Toiseksi Saksan liittotasavalta väittää, että rekisteröintiä koskevat säännökset eivät kokonaisuudessaan koske teiden käyttöä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä, kuten niitä, jotka liittyvät alueiden, joilla liikenne on kielletty, perustamiseen. Pelkästään se seikka, että kuntien tehtäväksi voidaan tosiasiallisesti antaa muun muassa ympäristötavoitteen toteuttaminen, ei ole peruste sille, että ne voivat riitauttaa kaikki toimet, joilla voi olla ympäristövaikutuksia, nostamalla kanteen SEUT 263 artiklan neljännen kohdan nojalla. Tämä merkitsisi nimittäin sitä, että niille myönnettäisiin SEUT 263 artiklan ensimmäisessä ja toisessa kohdassa tarkoitettujen etuoikeutettujen kantajien oikeus nostaa kumoamiskanne.
- 49 Toimenpiteen, johon valitusten vastapuolina olevat kaupungit aikovat ryhtyä käsiteltävässä asiassa ilman laadun parantamiseksi, kannalta direktiivi 2008/50 on erityinen direktiivi, ja sillä on näin ollen etusija direktiiviin 2007/46 nähden. Unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 74 kohdassa tekemä vastakkainen esitys ei ole vakuuttava.
- 50 Unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 52–54 kohdassa tekemä erottelu yhtäältä liikenteestä annettujen yleisten säännösten (autottomat päivät, tieliikennelain yleiset vaatimukset) ja toisaalta jäsenvaltioiden viranomaisten antamien liikennesäännösten, joissa asetetaan päästöjen tasoon perustuvia liikennerajoituksia ajoneuvoille, joiden luokka kuuluu asetuksen N:o 715/2007 soveltamisalaan ja jotka täyttävät Euro 6 –standardin tai enimmäisarvot RDE-testeissä, välillä on samoin perusteeton. Unionin yleisen tuomioistuimen logiikan mukaisesti ei lähtökohtaisesti pitäisi olla mahdollista toteuttaa sellaisia yleisesti sovellettavia toimenpiteitä päästöjen tason vähentämiseksi, joita sovelletaan myös Euro 6 -standardin mukaisiin ajoneuvoihin.
- 51 Unkari, jota ACEA tukee, väittää muun muassa yhtäältä, että riidanalainen asetus koskee suoraan ainoastaan sellaisia valmistajia, joiden on noudatettava kyseisessä asetuksessa vahvistettuja rajoja, sekä viranomaisia, joilla on toimivalta valvoa näiden rajojen noudattamista ja sallia tyyppihyväksyntä ja rekisteröinti, sillä nämä yksiköt ovat niitä, jotka panevat täytäntöön ja soveltavat kyseistä asetusta ja joiden osalta asetuksessa säädetään sitovista säännöksistä.
- 52 Toisaalta Unkari katsoo Saksan liittotasavallan tavoin, että unionin yleinen tuomioistuin on tulkinnut virheellisesti direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa. Tässä säännöksessä ei suljeta pois eikä rajoiteta sitä, että valituksen vastapuolina olevat kaupungit toteuttavat toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on rajoittaa sellaisten ajoneuvojen tieliikennettä, jotka täyttävät tämän direktiivin ja asetuksen N:o 715/2007 vaatimukset, päästöjen tason perusteella. Kyseisen säännöksen tarkoituksena on ainoastaan varmistaa, että tämän saman direktiivin ja siihen liittyvien muiden unionin oikeuden säädösten vaatimukset täyttävät uudet ajoneuvot voidaan saattaa ilman esteitä markkinoille sisämarkkinoilla.
- 53 Brysselin kaupunki väittää, että unionin yleinen tuomioistuin on perustellusti katsonut, että riidanalainen asetus koskee sitä suoraan. Kuten erityisesti valituksenalaisen tuomion 52, 54 ja 76 kohdasta ilmenee, kyseinen asetus estää tosiasiallisesti Brysselin kaupunkia käyttämästä toimivaltaansa haluamallaan tavalla, koska sillä on asetuksen mukaan oikeudellinen velvollisuus sallia sellaisten ajoneuvojen käyttö, jotka eivät ole alun perin vahvistetun Euro 6 -standardin mukaisia mutta jotka ovat kyseisessä asetuksessa uudelleen määritellyn Euro 6 -standardin mukaisia, koska riidanalaisessa asetuksessa määritellyt typen oksidien päästöjen enimmäisarvot ovat korkeammat kuin asetuksessa N:o 715/2007 alun perin vahvistetut arvot. Kuten unionin yleinen tuomioistuin on todennut, riidanalainen asetus nimittäin vaikuttaa jäsenvaltioiden

- viranomaisten antamiin liikennesäännöksiin, joissa asetetaan päästötasoihin perustuvia liikenerajoituksia ajoneuvoille, joiden luokka kuuluu tämän asetuksen soveltamisalaan ja jotka täyttävät Euro 6 –standardin tai päästöjen enimmäisarvot RDE-testeissä.
- 54 Brysselin kaupunki lisää, että nyt käsiteltävässä asiassa riidanalaisella asetuksella ei ole ainoastaan oikeusvaikutuksia vaan myös aineellisia vaikutuksia, jotka koskevat muun muassa ilmanlaadun heikentymistä sen alueella ja joita sen on torjuttava, sillä se joutuisi muutoin vastuuseen tai Belgian kuningaskuntaa vastaan nostettaisiin SEUT 258 ja SEUT 259 artiklaan perustuva jäsenyysselvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kanne. Brysselin kaupungin mukaan unionin yleinen tuomioistuin on siten perustellusti ottanut valituksenalaisessa tuomiossa huomioon tämän vaikutuksen sen aineelliseen ja oikeudelliseen tilanteeseen todetessaan, että kanne on otettava tutkittavaksi.
- 55 Brysselin kaupunki toteaa lisäksi, että jos se antaa säännöksiä, joilla kielletään sellaisten ajoneuvojen käyttö sen alueella, jotka eivät ole Euro 6 -standardin mukaisia yksinomaan laboratoriotestien mukaan tai jotka eivät noudata Euro 6 –standardia, kun ei sovelleta RDE-testien mukaista vaatimustenmukaisuuden tunnuslukua, komissio tai toinen jäsenvaltio voisi nostaa Belgiaa vastaan SEUT 258 tai SEUT 259 artiklan nojalla jäsenyysselvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan kanteen. Kyse on riidanalaisesta asetuksesta suoraan johtuvasta vaikutuksesta, ja jo pelkästään sen perusteella voidaan osoittaa, että tämä asetus koskee suoraan valituksen vastapuolina olevia kaupunkeja SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla.
- 56 Brysselin kaupunki kiistää sen, että unionin yleinen tuomioistuin olisi sekoittanut toisiinsa direktiivin 2007/46 ja direktiivin 2008/50. Ei missään tapauksessa ole riidanalaisista, että valitusten vastapuolina olevien kaupunkien toteuttamien toimenpiteiden on oltava unionin oikeuden mukaisia eli direktiivin 2008/50 tai tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteen mukaisia. Nämä perustelut ovat kuitenkin riittämättömiä sen päätelmän tekemiseksi, ettei riidanalaisella asetuksella estetä näitä kaupunkeja käyttämästä omaa toimivaltaansa haluamallaan tavalla.
- 57 Lisäksi on virhe todeta, että riidanalainen asetus on direktiivistä 2007/46 eroava ja täysin erillinen toimi, koska tämä asetus kuuluu mainitulla direktiivillä luotuihin puitteisiin.
- 58 Lisäksi riidanalaisen asetuksen vaikutus valitusten vastapuolina olevien kaupunkien tilanteeseen ei ole pelkästään hypoteettinen. Erityisesti ei ole selvää, että nämä kaupungit voisivat vedota unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön, joka koskee poikkeuksia lähtökohtaisesta kiellosta toimenpiteille, joilla on tuonnin rajoituksia vastaava vaikutus, jotta ne voisivat poiketa direktiivillä 2007/46 ja sen sääntelytoimilla asetetuista puitteista. Lisäksi vaikka mainituilla kaupungeilla ei ole minkäänlaista toimivaltaa kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnän osalta, ne ovat kuitenkin toimivaltaisia toteuttamaan ajoneuvojen käyttöä koskevia sääntelytoimenpiteitä, ja riidanalainen asetus vaikuttaa suoraan tähän toimivaltaan siinä tapauksessa, että ne haluavat käyttää Euro 6 -standardia tämän käytön sääntelemiseen.
- 59 Brysselin kaupunki väittää lopuksi, että päästöjen tasoa koskevat toimenpiteet toteutetaan väistämättä ajoneuvojen rakenteeseen ja toimintaan liittyvien näkökohtien perusteella, vaikka lisäksi tavoitellaankin muita päämääriä.
- 60 Madridin kaupunki puolestaan väittää, että riidanalainen asetus kuuluu sekä aineellisesti että ajallisesti direktiivin 2007/46 yhteyteen. Lisäksi mainitussa asetuksessa viitataan tähän direktiiviin jo sen johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta lähtien.

- 61 Aineelliselta kannalta jokainen oikeudellinen päätös, jolla asetetaan direktiivissä 2007/46 ja riidanalaisessa asetuksessa esitettyjen teknisten kriteerien perusteella rajoitus moottorikäyttöisten maa-ajoneuvojen käytölle, on suoraan ja väistämättä mainitun direktiivin 4 artiklassa säädetyn kiellon vastainen. Sitä vastoin samankaltainen kiello, joka perustuu muihin näkökohtiin kuin näissä kahdessa säädöksessä säädettyihin teknisiin vaatimuksiin, olisi tältä osin merkityksetön.
- 62 Kuten valituksenalaisen tuomion 53 kohdasta ilmenee, ajallisesta näkökulmasta unionin yleinen tuomioistuin arvioi ensimmäisessä oikeusasteessa nostettujen kanteiden tutkittavaksi ottamisen edellytyksiä direktiivin 2007/46 valossa. Unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 59 kohdassa suorittamasta kyseisen direktiivin säännösten sanamuodon mukaisesta tulkinnasta nimittäin seuraa, että riidanalainen asetus koskee suoraan valitusten vastapuolina olevia kaupunkeja, joiden oikeudellista toimivaltaa ympäristöasioissa ei ole riitautettu.
- 63 Madridin kaupunki korostaa näin ollen, että se hyväksyy kokonaisuudessaan unionin yleisen tuomioistuimen päättelyn, kun tämä totesi valituksenalaisen tuomion 81 ja 82 kohdassa, että riidanalaisesta asetuksesta, luettuna yhdessä direktiivin 2007/46 kanssa, johtuva toimivallan rajoitus on todellinen, ja päätti ottaa sen kanteen tutkittavaksi.
- 64 Saksan liittotasavallan ja Unkarin puoltama kanta on lisäksi ristiriitainen. Yhtäältä nämä jäsenvaltiot nimittäin katsovat, ettei riidanalainen asetus koske suoraan valitusten vastapuolina olevia kaupunkeja, koska ne säilyttävät kaiken toimivaltansa kieltää, rajoittaa tai estää moottoriajoneuvojen tieliikennettä muun muassa ilman saastumisen rajoittamistoimina muiden säädösten kuin direktiivin 2008/50 perusteella. Toisaalta kuitenkin nämä samat jäsenvaltiot toteavat, ettei säädös, jolla muutetaan Euro 6 -standardia, koske näitä kaupunkeja suoraan.
- 65 Huomautettuaan, että kaupungit ovat unionin oikeuden keskeisiä toimijoita, Madridin kaupunki muistuttaa lisäksi tavoitteesta lieventää suorien kanteiden nostamisedellytyksiä ja siitä, että valtion alaisten yksiköiden kanteiden tutkittavaksi ottamisen kehittymistä erityisesti ympäristöoikeuteen liittyvissä asioissa voidaan pitää SEU 4 artiklan 3 kohdassa todetun ja unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 79 kohdassa mainitseman vilpittömän yhteistyön periaatteen välittömänä seurauksena. Näin ollen voitaisiin hyväksyä se, että valtion alaiset yksiköt, kuten valitusten vastapuolina ovat kaupungit, joiden toiminta voi olla perusteena valtioiden, joihin ne kuuluvat, vastuulle Euroopan unionissa, saavat hyväkseen oletettaman tutkittavaksi ottamisen edellytysten täyttymisestä, jolloin riidanalaisen toimen antajan on osoitettava, etteivät riidanalaiset säännökset koske niitä.
- 66 Pariisin kaupunki ja Madridin kaupunki väittävät lopuksi, että unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 79 kohdassa mainitsema mahdollisuus, että asianomaista jäsenvaltiota vastaan nostetaan jäsenyyssvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kanne, johtuu riidanalaisesta asetuksesta ja vahvistaa sen, että tämä asetus koskee suoraan valitusten vastapuolina olevia kaupunkeja. Esimerkiksi siinä tapauksessa, että kaupunki kieltäisi kaikkien mainitun asetuksen mukaisten ajoneuvojen käyttämisen, se nimittäin rikkoisi unionin oikeutta, kun otetaan huomioon direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdassa säädetty kiello.
- 67 Komissio väittää yhtäältä, että Saksan liittotasavalta näyttää tulkinneen valituksenalaista tuomiota liian laajasti. Valituksessa nimittäin viitataan useaan otteeseen ”alueisiin, joilla liikenne on kielletty”. Valituksenalaisen tuomion 52 kohdasta ilmenee kuitenkin, että moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskeva unionin lainsäädäntö ei vaikuta kaikkia ajoneuvoja koskeviin liikennettä rajoittaviin toimenpiteisiin.

- 68 Toisaalta komissio epäilee Saksan liittotasavallan esittämiä perusteluja, jotka koskevat perussopimuksissa taattuja perusvapauksia ja suhteellisuusperiaatetta. Primaarioikeus ei nimittäin ole esteenä sille, että johdetun oikeuden toimet voivat koskea suoraan oikeussubjekteja SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla. Erityisesti se, että kuntien on noudatettava suhteellisuusperiaatetta, ei lähtökohtaisesti estä sitä, että asia koskee niitä suoraan, jos ne voivat osoittaa, että niiden oikeudellinen asema on muuttunut moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin lainsäädännön vuoksi.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 69 Ensimmäiseksi on huomattava, että alueellisen tai paikallisen yksikön nostamaa kannetta ei voida rinnastaa jäsenvaltion nostamaan kanteeseen, koska SEUT 263 artiklassa tarkoitettulla jäsenvaltion käsitteellä tarkoitetaan ainoastaan jäsenvaltioiden hallituksia. Alueellinen tai paikallinen yksikkö voi, siltä osin kuin se on siihen sovellettavan kansallisen oikeuden nojalla oikeushenkilö, nostaa kanteen unionin oikeuden toimesta ainoastaan, jos se kuuluu johonkin SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitetuista tilanteista (ks. vastaavasti tuomio 11.7.1984, *Commune de Differdange ym. v. komissio*, 222/83, EU:C:1984:266, 9–13 kohta ja tuomio 2.5.2006, *Regione Siciliana v. komissio*, C-417/04 P, EU:C:2006:282, 21 ja 24 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 70 Koska tällaisiin yksiköihin sovelletaan kaikkien SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettujen luonnollisten henkilöiden tai oikeushenkilöiden tavoin tässä määräyksessä määrättyjä erityisiä edellytyksiä, on hylättävä perusteettomana edellä 65 kohdassa esitetty Madridin kaupungin väite, jonka mukaan valitusten vastapuolina olevien kaupunkien kaltaisten valtion alaisten yksiköiden olisi saatava hyväkseen olettaa tutkittavaksi ottamisen edellytysten täyttymisestä, kun ne nostavat mainitun määräyksen nojalla kumoamiskanteen unionin oikeuden toimesta.
- 71 Nyt käsiteltävässä asiassa unionin yleinen tuomioistuin totesi tutkiessaan komission sille esittämiä kumoamiskanteita koskevia oikeudenkäyntiväitteitä valituksenalaisen tuomion 36–40 kohdassa, että riidanalainen asetus on sääntelytoimi, joka ei edellytä täytäntöönpanotoimenpiteitä, ja totesi tämän jälkeen kyseisen tuomion 41–84 kohdassa esitetyn päättelyn päätteeksi, että tämä asetus koskee suoraan valitusten vastaajina olevia kaupunkeja SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla.
- 72 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kahden kriteerin on täytyttävä kumulatiivisesti sen edellytyksen osalta, jonka mukaan toimen on koskettava suoraan oikeushenkilöä, eli ensinnäkin sen, että riidanalaisella toimenpiteellä on välittömiä vaikutuksia kantajan oikeusasemaan, ja toiseksi sen, ettei se jätä niille, joille se on osoitettu ja joiden tehtävänä on sen täytäntöönpano, ollenkaan harkintavaltaa, jolloin täytäntöönpano on luonteeltaan puhtaasti automaattista ja perustuu yksinomaan unionin lainsäädäntöön eikä edellytä välissä olevien sääntöjen soveltamista (tuomio 27.2.2014, *Stichting Woonlinie ym. v. komissio*, C-133/12 P, EU:C:2014:105, 55 kohta ja tuomio 6.11.2018, *Scuola Elementare Maria Montessori v. komissio*, komissio v. *Scuola Elementare Maria Montessori* ja komissio v. *Ferracci*, C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 42 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 73 Kuten unionin yleinen tuomioistuin perustellusti totesi valituksenalaisen tuomion 50 kohdassa, se, että unionin toimi estää julkisoikeudellista yhteisöä käyttämästä toimivaltuuksiaan haluamallaan tavalla, vaikuttaa suoraan sen oikeusasemaan ja näin ollen tämä toimi koskee sitä

suoraan SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla (ks. vastaavasti tuomio 22.6.2021, Venezuela v. neuvosto (Kolmanteen valtioon kohdistuva vaikutus), C-872/19 P, EU:C:2021:507, 69 kohta).

- 74 On siis tutkittava, onko unionin yleinen tuomioistuin oikeudellista virhettä tekemättä katsonut, että direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toinen alakohta estää tosiasiallisesti valituksen vastapuolina olevia kaupungeja käyttämästä toimivaltaansa säännellä henkilöajoneuvoliikennettä haluamallaan tavalla ilman pilaantumisen vähentämiseksi ja että, kun otetaan huomioon tämän säännöksen ja riidanalaisen asetuksen välinen suhde, kyseisen asetuksen on näin ollen katsottava koskevan näitä kaupungeja suoraan.
- 75 Direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan mukaan jäsenvaltiot ”eivät saa kieltää, rajoittaa tai estää ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden rekisteröintiä, myyntiä, käyttöönottoa tai käyttöä tiellä perusteella, jotka liittyvät tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvon rakennetta ja toimintaa koskeviin näkökohtiin, jos kyseiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt täyttävät tämän direktiivin vaatimukset”.
- 76 Nyt käsiteltävässä asiassa unionin yleinen tuomioistuin katsoi valituksenalaisen tuomion 51–53 kohdassa, että jäsenvaltioiden viranomaisen antama säännöstö, joka koskee kaikkia ajoneuvoja tai ajoneuvoluokkaa, joka on määritelty muilla kriteereillä kuin ne, jotka mainitaan direktiivin 2007/46 säännöksissä, sen ”sääntelytoimissa” ja niistä johdetuissa toimissa, ei voi olla ristiriidassa tämän direktiivin 4 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan kanssa. Unionin yleinen tuomioistuin on erityisesti täsmentänyt, ettei näillä unionin toimilla ole vaikutusta useimpiin tieliikennelain säännöksiin eikä liikennettä rajoittaviin toimenpiteisiin, kuten niihin, joilla perustetaan jalankulkuvyöhykkeitä tai otetaan käyttöön autottomia päiviä tai vuoroittainen liikenne epäpuhtauksien määrän ollessa huipussaan. Unionin yleinen tuomioistuin totesi myös, että jäsenvaltion viranomaisen voi direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa rikkomatta nykyään määrätä liikennettä koskevia rajoituksia asetuksen N:o 715/2007 soveltamisalaan kuuluvien ja enintään Euro 5 -standardin vaatimukset täyttävien ajoneuvoluokkien päästötasojen perusteella, koska kyseinen standardi ja sitä edeltävät Euro-standardit eivät ole enää voimassa direktiivin soveltamiseksi ja Euro 6 -standardia voidaan vastedes soveltaa.
- 77 Sitä vastoin kuten valituksenalaisen tuomion 54–76 kohdasta olennaisin osin ilmenee, unionin yleinen tuomioistuin on todennut, että direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toiseen alakohtaan sisältyvä viittaus käyttöön tiellä estää jäsenvaltion viranomaisen asettamasta liikennerajoituksia, jotka perustuvat asetuksen N:o 715/2007 soveltamisalaan kuuluvien sellaisten ajoneuvojen päästötasoihin, jotka noudattavat päästöjen enimmäisarvoja RDE-testeissä, koska nämä arvot ovat voimassa riidanalaisen asetuksen antamisen vuoksi ja koska näin ollen tällaiset ajoneuvot ovat tästä direktiivistä johtuvien vaatimusten mukaisia.
- 78 Unionin yleinen tuomioistuin mainitsi valituksenalaisen tuomion 76 kohdassa, johon kyseisen tuomion 77, 79 ja 80 kohdassa viitataan, esimerkkinä liikenteen rajoittamistoimenpiteestä, jota valituksen vastaajina olevat kaupungit eivät sen mukaan näin ollen enää voisi tehdä riidanalaisen asetuksen antamisen vuoksi, toimenpiteen, joka ajoneuvojen päästötasojen perusteella rajoittaisi niiden ajoneuvojen liikennettä, jotka eivät RDE-testeissä noudata Euro 6 -standardissa määritettyjä typen oksidien päästörajoja mutta jotka näissä testeissä kuitenkin ovat tässä asetuksessa määriteltyjen typen oksidien enimmäispäästörajojen mukaisia, jotka ovat korkeammat kuin ensiksi mainitut päästörajat.

- 79 Kuten valituksenalaisen tuomion 81 kohdasta ilmenee, valitusten vastapuolina olevat kaupungit ovat nimittäin osoittaneet unionin yleisessä tuomioistuimessa ilman, että tätä olisi riitautettu ensimmäisessä oikeusasteessa tai nyt käsiteltävissä valituksissa, että niillä on kansallisen oikeuden nojalla toimivalta suojella ympäristöä ja terveyttä erityisesti ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi, mukaan lukien toimivalta rajoittaa autoliikennettä tässä tarkoituksessa.
- 80 On siis tutkittava, saattoiko unionin yleinen tuomioistuin perustellusti tulkita direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toista alakohtaa siten, että siinä rajoitetaan mainitun toimivallan käyttöä edellä 77 ja 78 kohdassa esitetyllä tavalla.
- 81 Tältä osin on aluksi täsmennettävä, että vaikka vastapuolina olevilla kaupungeilla olevan liikenteen sääntelemistä koskevan toimivallan rajoitukset voisivat johtua unionin oikeudessa taatuista vapauksista ja perusoikeuksista, tämä seikka ei sinänsä estä sitä, että moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskeva unionin johdetun oikeuden toimi voi koskea niitä suoraan.
- 82 Siitä, onko unionin yleisen tuomioistuimen tulkinta direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa käytetystä ilmauksesta ”käyttö tiellä” perusteltu, on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys, johon se kuuluu, ja sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on. Myös unionin oikeuden säännöksen syntyhistoriasta voi ilmetä sen tulkinnan kannalta merkityksellisiä seikkoja (tuomio 2.9.2021, CRCAM, C-337/20, EU:C:2021:671, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 83 Ensinnäkin direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan sanamuodosta on huomautettava, että vaikka ilmaisu ”käyttö tiellä” näyttää sen tavanomaisessa merkityksessä tarkoittavan ajoneuvojen liikennettä jäsenvaltion alueella, kyseessä ei ole ainoa toiminta, jota jäsenvaltiot eivät voi tämän säännöksen nojalla kieltää, koska mainitussa säännöksessä mainitaan myös muita toimintoja, joita ei voida myöskään kieltää, kuten ajoneuvojen ”rekisteröinti”, ”myynti” ja ”käyttöönotto”.
- 84 Kuten komissio korostaa, myynti- tai käyttöönottokiello merkitsee kyseisten ajoneuvojen markkinoille pääsyn yleistä estettä. Sama pätee rekisteröintikieltoon. Kaikissa näissä kielloissa viitataan siten ajoneuvojen markkinoille pääsyn esteisiin.
- 85 Toiseksi asiayhteyden, johon direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toinen alakohhta kuuluu, osalta ilmenee aluksi jo tämän direktiivin otsikosta, että sen tarkoituksena on luoda puitteet moottoriajoneuvojen hyväksymiselle, mikä viittaa siihen, että jäsenvaltioille tämän direktiivin säännösten nojalla asetetut velvollisuudet, joihin direktiivin 4 artiklassa mainitut säännökset kuuluvat, koskevat näiden ajoneuvojen markkinoille saattamista eivätkä niiden myöhempää liikennettä.
- 86 Seuraavaksi on todettava – kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 52 kohdassa –, että direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan ensimmäisen ja toisen alakohdan sanamuodot ovat toisiaan täydentäviä. Nämä kaksi alakohtaa koskevat nimittäin kumpikin positiivista velvoitetta, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat rekisteröidä direktiivin vaatimusten mukaiset ajoneuvot ja sallia niiden myynnin ja käyttöönoton, ja negatiivista velvoitetta, jolla estetään jäsenvaltioita kieltämästä, rajoittamasta tai estämästä näiden ajoneuvojen rekisteröintiä, myyntiä,

- käyttöönottoa tai käyttöä tiellä. Unionin yleisen tuomioistuimen tulkinta laajentaisi huomattavasti kyseisen toisen alakohdan ulottuvuutta, joka olisi tällöin paljon laajempi kuin ensimmäisen alakohdan ulottuvuus, mikä vaikuttaa vaikeasti perusteltavalta.
- 87 Lopuksi kuten direktiivin 2007/46 4 artiklasta ilmenee, kyseisessä artiklassa säädetyt velvollisuudet koskevat erityisesti moottoriajoneuvojen valmistajia ja kansallisia hyväksymisestä vastaavia viranomaisia, mutta on selvää, että valitusten vastapuolina olevilla kaupungeilla ei ole näiden ajoneuvojen hyväksyntää koskevaa toimivaltaa.
- 88 Kolmanneksi direktiivin 2007/46 päämäärän osalta sen 1 artiklasta, luettuna yhdessä sen johdanto-osan 2, 3 ja 14 perustelukappaleen kanssa, seuraa, että sillä perustetaan uusien ajoneuvojen yhtenäinen hyväksymismenettely, joka perustuu ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien täysimääräisen yhdenmukaistamisen periaatteeseen, ja että ajoneuvojen rakennetta ja toimintaa koskevat erityiset tekniset vaatimukset hyväksytään tämän direktiivin liitteessä IV mainituissa erityisdirektiiveissä. Näistä säännöksistä ilmenee, että näiden yhdenmukaistettujen puitteiden tarkoituksena on sisämarkkinoiden toteuttaminen ja niiden toiminta sekä liikenneturvallisuuden korkean tason varmistaminen, joka saavutetaan yhdenmukaistamalla täysimääräisesti muun muassa ajoneuvojen rakennetta koskevat tekniset vaatimukset (tuomio 20.3.2014, komissio v. Puola, C-639/11, EU:C:2014:173, 34 ja 35 kohta).
- 89 Edellä 83–88 kohdassa esitettyjen toteamusten kanssa on ristiriidassa unionin yleisen tuomioistuimen direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toisesta alakohdasta tekemä tulkinta, jossa annetaan laaja ulottuvuus kyseisen direktiivin yhdelle ilmaukselle erikseen tarkasteltuna sen päätelmän tukemiseksi, jonka mukaan kyseinen säännös on esteenä tietyille paikallisille liikenteenrajoituksille, joilla pyritään erityisesti suojelemaan ympäristöä.
- 90 Unionin yleisen tuomioistuimen direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toisesta alakohdasta tekemä tulkinta ei myöskään saa vahvistusta tämän säännöksen syntyhistoriasta. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymisestä 14.7.2003 annettu ehdotus (KOM(2003) 418 lopullinen) ei nimittäin sisältänyt viittausta ”käyttöön tiellä”, joka tehtiin vasta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi 29.10.2004 annetussa muutetussa ehdotuksessa (KOM(2004) 738 lopullinen).
- 91 Yhtäältä muutetun ehdotuksen 5 lausekkeen mukaan mainittua viittausta on pidettävä vapaata liikkumista koskevana lausekkeena. Toisaalta – kuten jo tämän 5 lausekkeen otsikostakin ilmenee – tähän muutettuun ehdotukseen näin tehdyillä muutoksilla pyrittiin ainoastaan selventämään jäsenvaltioiden velvollisuuksia, jotka koskevat hyväksytyjen ajoneuvojen, osien ja erillisten teknisten yksiköiden vapaata liikennettä, eikä laajentaa näiden velvollisuuksien ulottuvuutta.
- 92 Näin ollen on todettava, että viittauksella ”käyttöön tiellä” ei pyritä laajentamaan ajoneuvojen tyyppi hyväksyntää koskevan lainsäädännön soveltamisalaa vaan ainoastaan estämään se, että jäsenvaltiot kiertävät kieltoa estää sellaisten ajoneuvojen markkinoille pääsy, jotka kuuluvat direktiivin 2007/46 soveltamisalaan ja jotka täyttävät tämän direktiivin, sen sääntelytoimien ja niistä johdettujen toimien vaatimukset, kun nämä ajoneuvot rekisteröidään, saatetaan markkinoille tai otetaan käyttöön.

- 93 Unionin yleinen tuomioistuin tulkitse siten direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa olevaa ilmaisua ”käyttö tiellä” erikseen sellaisella tavalla, joka ei ole sen asiayhteyden, johon kyseinen säännös kuuluu, eikä sen säännösten, jonka osa säännös on, tavoitteiden mukainen eikä myöskään mainitun säännöksen syntyhistorian mukainen.
- 94 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 72 kohdassa, unionin yleinen tuomioistuin teki näin ollen oikeudellisen virheen, kun se totesi valituksenalaisen tuomion 84 kohdassa, että kun otetaan huomioon yhtäältä valitusten vastapuolina olevilla kaupungeilla olevan toimivallan ja sen käytön ilmanlaadun suojelun alalla rajoittaminen direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa ja toisaalta riidanalaisen asetuksen yhteys tähän säännökseen, tämä asetus koskee niitä suoraan, ja näin ollen viimeksi mainittu koskee niitä suoraan SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla.
- 95 Millään muulla valituksen vastapuolina olevien kaupunkien esittämällä perusteella tai unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisessa tuomiossa esittämällä seikalla ei voida tukea unionin yleisen tuomioistuimen päätelmää, jonka mukaan riidanalainen asetus koskee suoraan valitusten vastapuolina olevia kaupunkeja.
- 96 Erityisesti ensinnäkin siltä osin kuin valitusten vastapuolina ovat kaupungit vetoavat siihen, että jos ne hyväksyisivät riidanalaisen asetuksen, luettuna yhdessä direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan kanssa, vastaisen säännösten liikenteen alalla, jäsenyysselvöitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kante nostettaisiin jotakin niistä jäsenvaltioista vastaan, joihin ne kuuluvat, ja vaikka ne täsmentävät, että tämä mahdollisuus johtuu suoraan tästä asetuksesta, minkä vuoksi on katsottava, että se koskee niitä suoraan SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla, niiden perustelua ei voida hyväksyä.
- 97 Tämä perustelu, kuten myös valituksenalaisen tuomion 79 kohtaan sisältyvä arviointi, jossa unionin yleinen tuomioistuin myönsi tällaisen mahdollisuuden olemassaolon, perustuu nimittäin oletukseen, jonka mukaan se, että valitusten vastapuolina ovat kaupungit antavat säännösten, jolla rajoitetaan tiettyjen ajoneuvojen paikallista liikennettä ympäristön suojelemiseksi, voisi rikkoa direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdassa, luettuna yhdessä riidanalaisen asetuksen kanssa, säädettyä kieltoa. Kuten edellä 80–93 kohdassa esitetystä seikoista ilmenee, tämä oletama on virheellinen.
- 98 Sama koskee unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 77 ja 78 kohdassa esittämiä toteamuksia, joiden mukaan jäsenvaltioiden kansalliset tuomioistuimet joutuisivat kumoamaan kaupungin antaman toimen, jolla rajoitetaan ajoneuvojen tieliikennettä niiden päästötasoon liittyvistä syistä, vaikka nämä ajoneuvot täyttävät riidanalaisessa asetuksessa säädetyt vaatimukset, koska toimi on vastoin riidanalaisesta asetusta, luettuna yhdessä direktiivin 2007/46 4 artiklan 3 kohdan kanssa. Nämä toteamukset perustuvat nimittäin myös edellisessä kohdassa mainittuun virheelliseen oletamaan, joten myöskään niillä ei voida osoittaa, että kyseinen asetus koskee suoraan valituksen vastapuolina olevia kaupunkeja.
- 99 Toiseksi Brysselin kaupungin esittämästä väitteestä, sellaisena kuin se on esitetty edellä 54 kohdassa, on riittävää todeta, että – toisin kuin unionin yleinen tuomioistuin näyttää katsoneen valituksenalaisen tuomion 83 kohdassa – sitä, että komissio on aloittanut jäsenyysselvöitteiden noudattamatta jättämistä koskevat menettelyt Belgian kuningaskuntaa, Espanjan kuningaskuntaa tai Ranskan tasavaltaa vastaan sen vuoksi, että niiden alueen ilmanlaadun väitetään olevan epätyytyttävä direktiivin 2008/50 vaatimusten kannalta myöskin typen oksidien tason osalta, ei voida katsoa suoraan riidanalaisesta asetuksesta johtuvaksi

vaikutukseksi. Koska nimittäin – kuten edellä 94 kohdasta ilmenee – tämä asetus ei estä valitusten vastapuolina olevia kaupunkeja käyttämästä niillä olevaa toimivaltaa säännellä liikennettä haluamallaan tavalla erityisesti ympäristön suojelemiseksi, mainitulla asetuksella ei voida katsoa olevan välitöntä vaikutusta siihen mahdollisuuteen, että jäsenvaltiot, joihin nämä kaupungit kuuluvat, haastetaan unionin tuomioistuimeen tai tuomitaan siinä niiden ympäristövelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa menettelyssä.

- 100 Kolmanneksi unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 82 kohdassa mainitsemat esimerkit valituksen vastapuolina olevien kaupunkien jo antamista liikennettä rajoittavista toimenpiteistä, kuten Pariisin kaupungin toteuttama toimenpide rajoittaa alueellaan sellaisten ajoneuvojen käyttöä, jotka eivät ole tietyn Euro-standardin mukaisia, eivät myöskään kyseenalaista edellä 94 kohdassa esitettyjä toteamuksia, koska se, ovatko nämä kaupungit todella antaneet säännöksiä, joiden unionin yleinen tuomioistuin on katsonut kuuluvan direktiivin N:o 2007/46 4 artiklan 3 kohdassa säädetyn kiellon soveltamisalaan riidanalaisen asetuksen antamisen vuoksi, ei muuta unionin yleisen tuomioistuimen virheellistä tulkintaa tästä säännöksestä, kun se arvioi sille jätettyjen kanteiden tutkittavaksi ottamista SEUT 263 artiklan neljännen kohdan nojalla.
- 101 Tästä seuraa, että asiassa C-177/19 P esitetty ensimmäinen valitusperuste ja asiassa C-178/19 P esitetyn ensimmäisen valitusperusteen toinen osa on hyväksyttävä.
- 102 SEUT 263 artiklan neljännen kohdan sanamuodosta ilmenee, että se, että toimi koskee luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä suoraan, on välttämätön edellytys sen toteamiseksi, että luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön, jolle riidanalaista toimea ei ole osoitettu, tämän määräyksen nojalla nostama kumoamiskanne voidaan ottaa tutkittavaksi.
- 103 Näin ollen valituksenalainen tuomio on kumottava siltä osin kuin unionin yleinen tuomioistuin on hylännyt komission esittämät oikeudenkäyntiväitteet ja ottanut tutkittavaksi ensimmäisessä oikeusasteessa nostetut kanteet.

Ensimmäisessä oikeusasteessa nostetut kanteet

- 104 Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 61 artiklan ensimmäisen kohdan toisen virkkeen mukaan unionin tuomioistuin voi, jos se kumoaa unionin yleisen tuomioistuimen ratkaisun, itse ratkaista asian lopullisesti, jos asia on ratkaisukelpoinen. Nyt käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuin katsoo, että asia on ratkaisukelpoinen ja että erityisesti kumoamiskanteen tutkittavaksi ottaminen on ratkaistava lopullisesti.
- 105 Komission esittämistä oikeudenkäyntiväitteistä on todettava, että edellä 82–101 kohdassa esitetyillä perusteilla riidanalaisen asetuksen ei voida katsoa koskevan suoraan ensimmäisessä oikeusasteessa kantajina olleita kaupunkeja, toisin kuin ne väittävät.
- 106 Koska – kuten edellä 102 kohdasta ilmenee – se, että toimi koskee luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä suoraan, on välttämätön edellytys sille, että henkilön, jolle riidanalaista toimea ei ole osoitettu, tämän määräyksen nojalla nostama kumoamiskanne voidaan ottaa tutkittavaksi, komission esittämät oikeudenkäyntiväitteet on hyväksyttävä.
- 107 Näin ollen Pariisin kaupungin, Brysselin kaupungin ja Madridin kaupungin nostamat kumoamiskanteet on jätettävä tutkimatta.

Oikeudenkäyntikulut

- 108 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 184 artiklan 2 kohdassa määrätään, että jos valitus hyväksytään ja unionin tuomioistuin itse ratkaisee riidan lopullisesti, se tekee ratkaisun oikeudenkäyntikuluista.
- 109 Saman työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdassa, jota sovelletaan sen 184 artiklan 1 kohdan nojalla valituksen käsittelyyn, määrätään, että asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut.
- 110 Mainitun työjärjestyksen 184 artiklan 3 kohdassa määrätään, että jos jäsenvaltion, joka ei esiintynyt väliintulijana oikeudenkäynnissä unionin yleisessä tuomioistuimessa, valitus hyväksytään, unionin tuomioistuin voi määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai velvoittaa asian voittaneen valittajan korvaamaan hävinneelle asianosaiselle osan tälle valituksesta aiheutuneista kuluista. Käsiteltävässä asiassa on määrättävä, että kukin osapuoli vastaa omista valituksiin liittyvistä oikeudenkäyntikuluistaan.
- 111 Lisäksi kun otetaan huomioon valituksenalaisen tuomion kumoaminen ja ensimmäisessä oikeusasteessa nostettujen kanteiden tutkimatta jättäminen, Brysselin kaupunki, Pariisin kaupunki ja Madridin kaupunki vastaavat ensimmäisessä oikeusasteessa käytyyn menettelyyn ja valitukseen liittyvistä omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja ne velvoitetaan korvaamaan komissiolle ensimmäisen oikeusasteen menettelyssä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut komission vaatimusten mukaisesti.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (viides jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Unionin yleisen tuomioistuimen 13.12.2018 antama tuomio Ville de Paris, Ville de Bruxelles ja Ayuntamiento de Madrid vastaan komissio (T-339/16, T-352/16 ja T-391/16, EU:T:2018:927) kumotaan.**
- 2) **Ville de Paris'n, ville de Bruxellesin ja ayuntamiento de Madridin yhdistetyissä asioissa T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 nostamat kumoamiskanteet jätetään tutkimatta.**
- 3) **Kukin osapuoli vastaa omista valitukseen liittyvistä oikeudenkäyntikuluistaan.**
- 4) **Pariisin kaupunki, Brysselin kaupunki ja Madridin kaupunki vastaavat ensimmäisessä oikeusasteessa käytyyn menettelyyn ja valitukseen liittyvistä omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja ne velvoitetaan korvaamaan Euroopan komissiolle ensimmäisen oikeusasteen menettelyssä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.**

Allekirjoitukset